

# جزيرة مصيرة العمانية في الاستراتيجية البريطانية 1930 - 1945م، (دراسة في الوثائق البريطانية)

## Masira Island of Oman in British Strategy 1930-1945 (study in British documents)

***Khaled Saleh Al-Muqasqas***

*School teacher/Jordanian Ministry of Education/ Jordan*

*kalid\_197273@yahoo.com*

**خالد صالح المقصص**

مدرس / وزارة التربية والتعليم الأردنية/ الاردن

**Received:** 9/ 3/ 2020, **Accepted:** 7/ 7/ 2020.

**DOI:** 10.33977/0507-000-054-006

**https:** //journals.qou.edu/index.php/jrresstudy

تاريخ الاستلام: 9 / 3 / 2020م، تاريخ القبول: 7 / 7 / 2020م.

**E-ISSN:** 2616-9843

**P-ISSN:** 2616-9835

بين أوروبا والهند، وقد استطاعت بريطانيا من تحقيق أهدافها عبر العديد من الوسائل والأساليب: منها مكافحة القرصنة وتجارة الرقيق والسلاح، كما استطاعت إبعاد فرنسا والدول الأوروبية المنافسة من خلال فرض العديد من الاتفاقيات والمعاهدات<sup>(1)</sup> التي جعلت من عُمان في نهاية المطاف محمية بريطانية بتوقيع اتفاقية الصداقة والتجارة والملاحة عام 1891م<sup>(2)</sup> مستغلة الظروف الداخلية والدولية السائدة آنذاك، وعلى رأسها الصراع على السلطة داخل أسرة البوسعيدي<sup>(3)</sup> وحاجة عُمان إلى الحماية الخارجية؛ فجدت عُمان من أسطولها القوي وقسمتها عام 1861م إلى سلطنتين هما: عُمان وزنجبار<sup>(4)</sup>، ثم خسارة ممتلكاتها على الساحل الفارسي ومشیخات ساحل عُمان.

تتمن أهمية الدراسة في أنها تلقي الضوء على حلقة مهمة من حلقات السعي البريطاني للعثور على مناطق ذات أهمية استراتيجية تقع على الطريق المؤدية إلى الهند؛ لتكون قواعد لتأمين المون والماء والوقود للأساطيل البريطانية البحرية والجوية العابرة من أوروبا باتجاه الهند، ولتكون بنفس الوقت قواعد عسكرية؛ لتأمين فرض هيمنتها على مشیخات وإمارات الخليج من جهة ومنع أي قوة أوروبية منافسة أخرى من النفاذ إلى المنطقة، ولا سيما ألمانيا التي أخذت تستعيد قوتها في إطار رغبتها في الثأر لهزيمتها أمام الحلفاء في الحرب العالمية الأولى، واحتمال نشوب حرب عالمية ثانية؛ لتأمين مواصلاتها، وكبح جماح أي قوة تشكل تهديداً لمواصلاتها.

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على الدوافع البريطانية للاهتمام بجزيرة مصيرة ذات الموقع الاستراتيجي على مدخل الخليج العربي والبحر الأحمر في الطريق إلى الهند، وتتبع أهم البعثات البريطانية إلى الجزيرة، والنتائج التي توصلت إليها، والتعرف إلى الموقف المحلي من هذه البعثات، والأساليب التي استخدمها البريطانيون لكسب السكان المحليين وتحقيق الأهداف التي جاءت لأجلها.

اتبعت الدراسة المنهج التاريخي القائم على الجمع بين الوصف والتحليل، والموضوعية وعدم التحيز، وحاولت الدراسة الاعتماد بشكل رئيس على المصادر الأولية من الوثائق البريطانية المنشورة، ودراسة الأحداث وتحليلها بموضوعية، فضلاً عن توظيف بعض المصادر العربية في مفاصل عديدة من الدراسة الوارد ذكرها في قائمة المصادر. وتناولت الدراسة ثلاثة موضوعات:

## أولاً: عرض جغرافي وديموغرافي وبداية الاتصال البريطاني في الجزيرة

### أ. جغرافية الجزيرة

تقع جزيرة مصيرة إلى الجنوب الشرقي من ساحل الجزيرة العربية عند تقاطع دائرة عرض 20,30 وخط طول 53,45، وهي ذات شكل مستطيل غير منتظم، وموازية للساحل الجنوبي الشرقي لسلطنة عُمان على بعد 10 أميال (R.O., Vol.2, R/15/6/110.p201). وتتراوح مساحتها بين حوالي 40 ميلاً طويلاً (65 كم)، و4 أميال عرضاً في الوسط، وتتسع لتصل إلى 10 أميال (16 كم)، وتمتد من أقصى نقطة في الجنوب وهي رأس (أبو رصاص) إلى الشمال-والشمال الشرق (R.O., Vol.,2, R/15/6/89, 12 May 1930, 146).

## ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن الأسباب العميقة، التي أدت إلى إرسال البعثات البريطانية التي بلغت خمس بعثات خلال الفترة 1930-1939م، وأسباب تحولها نحو التفكير الجدي للاستحواذ على الجزيرة من خلال مبادلتها بجزر كوريا موريا أو شرائها أو استئجارها لمدة 99 سنة أو عقد معاهدة، ثم تتبع أهم البعثات البريطانية إلى الجزيرة، والنتائج التي توصلت إليها.

توصلت هذه الدراسة إلى أن بريطانيا قد نجحت في تحقيق أهدافها في بناء مطار، وموانئ بحرية ومخازن للوقود؛ لتموين أساطيلها البحرية والجوية مستخدمة عدة تكتيكات؛ لتحقيق هذه الأهداف المتمثلة بتقديم الهبات للشيوخ، والمساعادات المادية للسكان: كالأرز والدقيق والسكر وغيرها. وقد اعتمدت الدراسة على الوثائق البريطانية كمصادر رئيسية متبعين فيها المنهجية التاريخية القائمة على الوصف والتحليل والمقارنة والاستنتاج.

الكلمات المفتاحية: جزيرة مصيرة، الإستراتيجية البريطانية، سلطنة مسقط، إمامة عُمان، الحرب العالمية الثانية، البعثات البريطانية، الخليج العربي.

## Abstract

*This study aims at uncovering the deep causes that led to the sending of the British missions, which amounted to five missions during the period 1930-1939, and the reasons for their conversion to serious consideration of the acquisition of the island through the exchange of the Korean islands or purchased or leased for 99 years or a treaty, Then follow the most important British missions to the island, and its findings.*

*The study found that Britain has succeeded in achieving its objectives of building an airport, seaports and fuel depots to supply its navy and air fleets using various tactics to achieve these objectives of giving gifts to the sheikhs and providing material assistance to the population: rice, flour, sugar and others. The study relied on British documents as a major source of historical methodology based on description, analysis, comparison and conclusion.*

**Keywords:** Masira Island, British Strategy, Sultanate of Muscat, Romanization, World War II, BRITISH MISSIONS, ARABIAN GULF.

## المقدمة

تمكنت بريطانيا خلال القرنين التاسع عشر وبداية القرن العشرين من فرض هيمنتها الكاملة على عُمان وساحل الخليج العربي؛ نظراً لأهميتها الاستراتيجية على طرق المواصلات الدولية

صائدي الأسماك، والسكان القادمين من اليابسة الذين يتصفون بالتكبر والتعالي والقسوة، ويصعب التألف معهم ومنهم: التجار، أصحاب المحلات التجارية، الجنود والبدو<sup>(12)</sup>.

كانت القبيلة الرئيسية في الجزيرة كما أسلفنا هي الجنبية التي تتكون من: آل سعيد وآل محمد، وتتراوح مخيماتها بين 2 و3 ساعات مسير داخل اليابسة، ويعيشون على قطعانهم من الإبل، والأغنام وصيد الأسماك (R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, p168).

كان في الجزيرة ستة شيوخ مهيمين<sup>(13)</sup>. إلا أن الشيخ الرئيس للجزيرة هو الشيخ خميس بن هلال والذي تعامل معه البريطانيون خلال فترة الدراسة<sup>(14)</sup>. وبالرغم من أن له صلاحيات مهمة، إلا أن السكان بشكل عام يعتبرون سعد بن سلطان الجعلاني المقيم في مَحوت الواقعة على البر الرئيسي هو الشيخ الرئيس (R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, p168).

تنتشر في الجزيرة مجموعة من القرى والبلدات<sup>(15)</sup> أهمها: قرية حقل<sup>(16)</sup>، كالبان<sup>(17)</sup>، صور مصيرة<sup>(18)</sup>، أم رصيص<sup>(19)</sup>، سغاف<sup>(20)</sup>، دوه<sup>(21)</sup>، دقيات (R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, p166; R.O., Vol.2, R/15/6/313, 10th February 1939, p177)، ورق جازر<sup>(22)</sup>.

ويتراوح سكان كل قرية بين 50 و100 نسمة، وهناك بضعة منازل متفرقة<sup>(23)</sup>. وتعتمد جميع القرى المذكورة أعلاه في مياهها على الآبار الارتوازية الضحلة التي حفرت على الشاطئ (R.O., Vol.2, R/15/6/87, 1934, 10th February 1939, pp177-178).

### ت. بدايات الاتصال البريطاني في الجزيرة

تعود بداية الاتصال البريطاني بعمان إلى بداية القرن السابع عشر بعد تأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية عام 1600م الذي تطور إلى درجة وقوع عُمان تحت الحماية المباشرة عام 1892م، وأصبحت لبريطانيا قواعد برية وبحرية وجوية عديدة، ولم تلتفت بريطانيا إلى أهمية موقع جزيرة مصيرة الاستراتيجي إلا في النصف الأول من القرن العشرين.

أرسلت حكومة الهند البريطانية إلى الجزيرة بعثتين: الأولى بقيادة روبرتسون (Mr.P.J Robertson) الوكيل البريطاني في مسقط، والكابتن ديك (Captain Dick) في 24 تشرين ثاني 1877م: للتحقيق في تقرير مفاده أن بغلة<sup>(24)</sup> قادمة من المكلا تحمل 80 شخصاً من العبيد انزلوا في الجزيرة، وتم بيع ثلثهم هناك؛ حيث كانت الحكومة البريطانية تنتهج آنذاك سياسة محاربة تجارة الرقيق<sup>(25)</sup> في منطقة الخليج العربي ومناطق نفوذها (-1867) R.O., Vol.2, R/15/6/36, 1887, p141).

أما البعثة الثانية فقد كان هدفها التحقيق في حادثة السفينة البريطانية التي تحطمت في مصيرة في 2 آب 1904م في طريقها من كراتشي إلى عدن، ورسد على جزيرة كابييا، وهي واحدة من مجموعة جزر كوريا موريا<sup>(26)</sup>؛ حيث انتهت بمقتل 17 شخصاً على يد السكان المحليين من جزيرة مصيرة بغرض نهبهم (R.O., Vol.2, R/15/6/87, 1904-1906, p142).

قبضت البعثة على 19 من القتلة الذين بلغ عددهم 28، فيما هرب الباقون إلى البر العماني، وأصدر البريطانيون حكمهم بإعدام القتلة، وإحراق قرية (رأس حالف) التي وقعت فيها الجريمة،

وتفصلها عن البر العماني قناة ضيقة عرضها 11 ميل وعمقها 50 قدم<sup>(27)</sup> (R.O., Vol.2, R/15/6/89, p2015). ذات مداخل ووظائف ضحلة وبقع صخرية، تاركة قنوات ملاحية ضيقة جداً بأعماق قليلة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930, p146).

وتعتبر جزيرة مصيرة جزءاً من ساحل بحر العرب، وطبوغرافيتها صلبة وغير منتظمة، ونطاق مرتفعاتها مجزأ يمتد من الشمال إلى الجنوب لمسافات طويلة على امتداد الجزيرة مع تصريفات مياه تجري شرق وغرب الحد المركزي الفاصل. والمنحدرات الشرقية أكثر ارتفاعاً وانحداراً عن البحر، وبالتالي أكثر أمطاراً من السفوح الغربية<sup>(28)</sup> (R.O., Vol.2, R/15/6/110, p201). كما ينبغي الحذر من الاقتراب من الشاطئ على طول الساحل؛ كون مياهه ضحلة وذات تكوين مرجاني (R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, p165).

تجتاز سلسلة من تلال الجزيرة طولياً من البداية إلى النهاية، ويبلغ متوسط ارتفاعها 400 قدم؛ حيث وصلت النقطة الأعلى إلى 743 قدماً، وجميعها تقريبا ذات تكوين بركاني، باستثناء جزء من النجد السهلي الواسع بالقرب من (رأس يي)، وهو النقطة الأبعد شرقاً في الجزيرة، وتقتصر الأراضي المسطحة على الجانب الغربي منها؛ حيث تمتد السهول الرملية من قاعدة التلال إلى البحر (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930, p146). ويوجد فيها أهم جبلين هما: جبل عمق<sup>(7)</sup> وجبل مزروب<sup>(8)</sup>، فضلاً عن خور كاوي في خليج صوقرة<sup>(9)</sup>.

### ب. ديموغرافية الجزيرة

كان سكان الجزيرة قليلين ومتناثرين، وتراوح تقديرات السكان ما بين 500 في المعجم الجغرافي للجزيرة العربية و1000 نسمة كما ورد في كتاب البحر الأحمر وخليج عدن عام 1930م؛ وينتمي السكان أساساً إلى قبيلة الجنبية<sup>(10)</sup>، وهم فقراء جداً، ويعيشون أساساً على الأسماك التي تكثر في البحر (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930, p146).

اشتهر سكان الجزيرة بحياكة الملابس، وصنع شبك الصيد، غير أنه لا يوجد هناك أي صناعات معدنية أو فخارية (R.O., Vol.2, R/15/6/313, 10th February 1939, pp178-179). واقتصرت صادرات الجزيرة على: قواقع السلاحف، زعانف أسماك القرش والأسماك المجففة، وكانت معظم تجارتها مع مسقط (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930, p146). كما يبيعون السمك بالهند مقابل النقود والحنطة، وكانوا يتاجرون بالتمور التي يجلبونها من زنجبار مع مسقط (R.O., Vol.2, R/15/6/313, 10th February 1939, pp171-172).

وكان الصيد هو الصناعة الرئيسية للسكان الفقراء، حيث يقومون بتصدير زعانف سمك القرش مقابل استيراد التمور والأرز<sup>(11)</sup>. وإن محاصيلهم كانت غالباً ما تتعرض للكوارث الطبيعية؛ فقد أفادت بعثة بقيادة الكولونيل ليك (Lt.Col. E. C. Lake) أن الجراد قد دمر المحاصيل الزراعية داخل الجزيرة عام 1930م (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 8th May, 1930, p145).

ويمكن تصنيف السكان على أساس مهني إلى قسمين: السكان الأصليين الذين يمتازون بأنهم ودودون ومضيافون، وهم من

الاحتلال الألماني (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 17th February 1944); (p183) في إطار السياسة البريطانية الرامية إلى استبعاد كل القوى عن الجزيرة خاصة والخليج عامة (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 81/26, 11th March 1944, p186).

6. تزايد الخطر الألماني على المصالح البريطانية بعد صعود الحزب النازي وتزايد شعبيته داخل ألمانيا، فضلا عن سيطرة الحزب الفاشي في إيطاليا؛ مما دفع بريطانيا إلى الاهتمام بجزيرة (مصيرة) في إطار بحثها عن مزيد من القواعد الأكثر أمناً وتحصيناً؛ لمواجهة أي خطر يهدد نفوها في الخليج وطرق مواصلاتها إلى الهند؛ إذ طلبت الحكومة البريطانية عام 1934م بناء ميناء بحري في خوركاوي في مصيرة لغايات استراحة سفنها والدعم اللوجستي علاوة على اتخاذها قاعدة لرصد الغواصات المعادية وانطلاق عمليات الاستطلاع (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188-189). (R.O., Vol.2, R/15/6/1, 110, 17th February 1944, p181).

7. تفكير بريطانيا الجدي مع نهاية الحرب العالمية الثانية في تحويل التسهيلات التي حصلت عليها خلال الحرب في جزيرة مصيرة من تسهيلات مؤقتة مرتبطة في الحرب إلى تسهيلات دائمة لأغراض قوات سلاح الجو الملكي البريطاني؛ نظراً لتزايد أهمية الخط الجنوبي عسكرياً على حساب الخط الشمالي؛ لذلك أخذت تسعى للاستحواذ على الجزيرة من خلال مبادلتها مع جزر كوريا موريا، أو شرائها أو استئجارها لمدة طويلة تصل إلى مدة 99 سنة، أو الحصول على قواعد جوية فيها بموجب معاهدة على غرار المعاهدات مع العراق ومصر (R.O., Vol.2, R/15/6/1, 110, 17th February 1944, p181-182).

8. استخدام مطارات الجزيرة همزة ربط في الطريق الجوي الجنوبي المار بجزيرة مصيرة؛ للحاجة إليه في الحرب مع اليابان في جبهة الشرق الأقصى؛ لا سيما بعد تطور تدفق الطائرات إليه بعيداً عن قدرة الخط الشمالي. على الرغم أن المسار الشمالي اعتبر في الظروف العادية أكثر ملائمة وأفضل موقعا من الناحية الإستراتيجية، إلا أن المسار الجنوبي الاحتياطي ظل ضرورياً في وقت الحرب (R.O., Vol.2, R/15/6/1, 110, 17th February 1944, p181).

9. أهمية المركز التجاري للجزيرة على خطوط التجارة العالمية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 17th February 1944, p183) (29). فضلا عن وجود خامات معدنية ملونة عديدة (R.O., Vol.2, R/15/6/313, 10th February 1939, p178) (30). وتوقع اكتشاف النفط هناك (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197).

### ثالثاً: الإستراتيجية البريطانية السياسية والعسكرية والتجارية في جزيرة مصيرة

كانت الاستراتيجية البريطانية السياسية والعسكرية والتجارية في جزيرة مصيرة تقوم على ما يلي:

أ. إنشاء مطارات وموانئ ومحطات لتخزين الوقود على الطريق بين بريطانيا والهند

سعت الحكومة البريطانية إلى إقامة مطارات وموانئ بحرية ومحطات لتخزين الوقود في جزيرة مصيرة الواقعة على طريق

ومصادرة جميع الأسلحة الموجودة فيها، وترحيل شيخ الجزيرة، وإعدام القتل المتبقين عند القبض عليهم، والطلب من السلطان أن يضع حارساً على الجزيرة (R.O., Vol.2, 1904, 1867-1949). (p142).

### ثانياً: الدوافع البريطانية للاستحواذ على الجزيرة

هناك عوامل عديدة دفعت البريطانيين للاهتمام بالجزيرة والسعي للاستحواذ عليها بمختلف الأساليب والوسائل وأهم هذه الدوافع:

1. تمتع الجزيرة بموقع استراتيجي على الطريق الذي يربط بريطانيا بالهند من جهة والبحر الأحمر بالخليج العربي من جهة ثانية، فضلا عن تمتعها بموقع استراتيجي مقابل سواحل الجزيرة العربية الجنوبية الشرقية بشكل موازي للساحل الجنوبي الشرقي لسلطنة عمان على بعد حوالي 10 أميال. وتفصلها عن البر العماني قناة ضيقة عرضها 11 ميلاً وعمقها 50 قدماً (R.O., Vol.2, R/15/6/110, p201).

2. صلاحية الجزيرة لإقامة قواعد عسكرية وجوية تستطيع استقبال الطائرات الضخمة وموانئ بحرية ومخازن لتخزين الوقود لتموين الأساطيل البريطانية والطائرات المارة من هناك إلى الهند أو الخليج العربي أو العائدة من هناك إلى أوروبا؛ نظراً لمساحتها الكبيرة نسبياً مقارنة مع الجزر المجاورة لا سيما جزيرة كوريا موريا (R.O., Vol.2, R/15/6/89, H.Q. British Forces, 12 May 1930, p146; R.O., Vol.2, R/15/6/110, 17th February 1944). فضلا عن طبيعتها سواحلها المتعرجة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930, p146). ومن الأمثلة على هذا التعرج (خور كاوي) في خليج صَوْقْرَة<sup>(27)</sup>. وطوبوغرافية الجزيرة الصلبة وغير المنتظمة والقاسية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, p201). مما جعل السهل الممتد في وسط الجزيرة ملائماً لإنشاء المطارات والقواعد الجوية؛ لأن التلال هناك ليست عالية جداً، وقنوات الماء غير واضحة هناك أو حتى غائبة تماماً (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 12 May 1930).

3. توافر المياه الجوفية التي ستؤمن المياه لمنشأتهم العسكرية المقامة على الجزيرة وسفنهم وطائراتهم المارة من هناك (R.O., Vol.2, R/15/6/110, p202).

4. انخفاض عدد السكان وطبيعتهم المسالمة؛ إذ لا يتجاوز سكان الجزيرة 1000 نسمة (R.O., Vol.2, R/15/6/313, 10th Feb-ruary 1939, p177). ولها شيخ رئيس واحد هو الشيخ خميس بن هلال<sup>(28)</sup> الأمر الذي يجعل التعامل معه سهلاً بالنسبة للبريطانيين. مما سيوفر الكثير من النفقات الإدارية والأمنية على الحكومة البريطانية، فوال جيد يستطيع تأمين رقابة وسيطرة مدنية كافية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 17th February 1944, p183). وتمركز قوة شرطة صغيرة تحت مفتش محلي ستكون كافية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 30th April 1944, p190).

5. حصانة الجزيرة في مواجهة القبائل البدوية كما هو الحال في البر الرئيسي، أو مهاجمة الدول الأخرى، ولا سيما عدوتهم ألمانيا، بصورة أفضل من البر العماني؛ لكون السكان ودودين، وكونها جزيرة محصنة بالبحر عدا عن الرغبة في استباق أي تفكير أمريكي للاستحواذ على الجزيرة، واستغلال فترة وقوع فرنسا تحت

غائبة تماماً، بينما تأسس مطار قرب (دوًا) يتطلب الكثير من التحضير لأن الأرض تبدأ بالارتفاع تدريجياً من البحر إلى التلال بالرغم أن السهل القريب منها يتكون من الرمال الصلبة والقذائف البركانية (R.O., Vol.,2 , R/15/6/89,12 May 1930, p148). كما لاحظت أن السكان ليس عندهم أدنى اعتراض على إنشاء مطار بدليل سماعهم زيارة الطائرات إلى ظفار، دون أن يبدو أي عداء لفكرة زيارة الجزيرة؛ مع تذكيرهم بأن الشيخ سيكون تحت تصرف البريطانيين بشكل جيد (R.O., Vol.,2 , R/15/6/89,12 May 1930, p148).

فضلا عن تصفية الخلاف بين سلطان مسقط و سلطان جعلان الذي يدين له سكان مصيرة بالولاء<sup>(35)</sup>؛ مما يسهل إمكانية الحصول على خطابات توصية من سلطان جعلان أو من خلال سلطان مسقط أو الوكيل السياسي في مسقط، كما يسهل موافقة سكان الجزيرة على التعامل مباشرة مع رسائل التوصية من أي منهما؛ مما يمهّد الطريق لاختفاء الصعوبات في طريق تأسيس مطار ومرسى طائرة مائية في هذه المنطقة (R.O., Vol.,2 , R/15/6/89,12 May 1930, p148).

لذلك أوصت البعثة بضرورة زيارة الجزيرة إما بالطائرات المائية من عدن، على أن تحمل الوقود الضروري في السفينة البريطانية لورنس أو الزوارق من العراق إذا تم وضع إمدادات الوقود في خور جيرمة (R.O., Vol. 2, p136)، كما رأى مندوب القوات الجوية الملكية (بيتز) ضرورة تبني سياسة مستقبلية تقوم على إقامة علاقات ودية مع الجزيرة؛ تمهيدا لزيارة الطائرات البريطانية.

توجهت البعثة بعد انتهاء زيارة مصيرة إلى البر العُماني في إطار البحث عن مطار للطائرات هناك فزارت مرباط في 4 أيار، ثم صلالة، صلهاف وقيشن، وبالرغم من تفاجؤ البعثة بعدد السفن الفرنسية التي تزور هذا الميناء. إلا أن سكان مرباط أبدوا حرصهم على أن تقوم الطائرات البريطانية بزيارة بلدتهم خلال رحلتها القادمة إلى ظفار (R.O., Vol.,2 , R.O/15/6/89, 12 May 1930, p149-150). كما شعرت البعثة بسعادة السكان في هذه المدن بزيارة أي طائرة أو سفينة أو مسؤول، مع وعد من ليك بمنح واحد أو اثنين من الوجهاء رحلة جوية في أي زيارة لاحقة للطائرات (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 8th May, 1930, P145).

## 2. بعثة الميجر فاول (T.C. Fowle) في آذار 1931م

جاء تشكيل وإرسال بعثة بقيادة فاول الوكيل السياسي البريطاني في مسقط، ومن قائد السرب بنتلي (G.W.Bentley)، وقائد السفينة البريطانية بنزنك (Penzance) و ستارتن (R.A.Starting) استكمالاً لجهود بعثة ليك؛ بهدف التفاوض على اتفاق مع شيخ جزيرة مصيرة؛ لإنشاء مطار ومحطة للتزود بالوقود وربما بارجة، وعوامات لرسو الزوارق، غادرت البعثة مسقط في 27 شباط 1931م على ظهر السفينة البريطانية بنزنك (R.O.,Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p151; R.O., Vol. 2, pp136-137).

فضّل فاول وجود وسطاء معروفين من سكان الجزيرة بدلا من الحصول على رسالة تفويض من السلطان؛ لأن الجزيرة بالرغم من اعتبارها تقع جغرافيا ضمن حدود دولة مسقط، إلا أن السكان مستقلون سياسيا عنها؛ لذلك دعا في بلدة صور<sup>(37)</sup> كل من:

مواصلاتها مع الخليج والهند خلال الفترة 1930 - 1934م كجزء من الاستراتيجية البريطانية؛ لحماية مواصلاتها البحرية والجوية، ومحطة استراحة لأساطيلها الجوية والبحرية والتزود بما تحتاج إليه من وقود وذخائر وتموين؛ لذلك أرسلت أربع بعثات إلى جزيرة مصيرة لتحقيق هذه الأهداف، وهذه البعثات هي:

## 1. بعثة الليونتان كولونيل ليك (Lt.Col. E. C. Lake) في أيار 1930م

أرسلت بعثة بريطانية بقيادة ليك، المسؤول السياسي عن المقيمة في عدن، يرافقه بيتس (Sq. Ldr Betts) من هيئة الأركان البريطانية الجوية في عدن على السفينة لورنس من أجل تقييم إمكانيات إقامة مطار للطائرات كجزء من التطوير المقترح لطريق جوي من المملكة المتحدة إلى الهند (R.O., Vol.,2 , R/15/6/89, 12 May 1930, p147; R.O., (1867-1949) Vol.,2, 1904, p142,P144; R.O., Vol. 2,p135).

كانت أولى محطات البعثة قرية (دوًا) صباح يوم 2 أيار 1930م؛ حيث استقبلت بطريقة ودية للغاية، بالرغم من أنه لم يكن هناك سوى عدد قليل من الصيادين، وغياب الشيخ خميس بن هلال؛ لأنه كان يعيش بصورة دائمة في البر الرئيسي، ولا يزور الجزيرة إلا في مناسبات قليلة، علما أن السكان لا يعترفون إلا بسلطة علي بن عبد الله شيخ قبيلة جعلان (R.O., Vol.,2 , R/15/6/89, 12 May 1930, p147; R.O., (1930, p147)؛ وقامت البعثة بعد ذلك بتوزيع كيسا من الدقيق، وكيسا من الأرز، وحوالي 15 غلبة بسكويت على السكان (R.Q., Vol.2, R/15/6/89, 8th May, 1930, P144)؛ لتكسب ودهم.

ورأى ليك أنه يمكن بناء مطار في أي وقت خاصة إذا أحضر فريق البناء معه بعض الكماليات للسكان على شكل قهوة وسكر وأرز، كما أبدى ممثل سلطان مسقط في مرباط موافقته على إنشاء مهبط على الجزيرة شريطة موافقة السلطان (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 8th May, 1930, P144).

لم يسمح الوقت للبعثة بزيارة أي من القرى الأخرى، ولا سيما أم رصيص، حيث بدا أنها كانت مرسى مناسباً للطائرات المائية<sup>(31)</sup>، إلا أنها أرسلت هدايا من الطحين والأرز والبسكويت للسكان هناك بالرغم من تفضيلهم للسجائر، والبنادق والذخائر كهدايا أكثر من الطعام؛ كالسكر، والقهوة والشاي (R.O., Vol.,2, R/15/6/89, 12 May 1930, p147).

كما تم فحص مدخل طويل وضيق بطول 53 ميلاً، بعرض 2 إلى 4 كابلات<sup>(32)</sup> وعمق 1 - 3 قامة<sup>(33)</sup> (Fathoms)، ومحمي من قناة مصيرة بطول 2.5 ميلاً، التي تمتد من الشمال والشمال الشرقي إلى الجنوب والجنوب الغربي، التي كانت قديماً مرسى قوارب جيد خلال الرياح الجنوبية الغربية الموسمية، ولكنها لم تستخدم كثيراً خلال الرياح الشمالية الشرقية الموسمية؛ لأنها تضربه أحياناً بقوة؛ لذلك فإن الموقع لا يبدو مناسباً كمراسي للطائرات المائية، فيما كانت جميع المراسي الأخرى على الساحل أكثر ملاءمة خلال الرياح الموسمية الشمالية الشرقية<sup>(34)</sup>.

توصلت البعثة إلى العديد من النتائج أهمها: إمكانية إنشاء مهبط للطائرات في السهل الأقرب لوسط الجزيرة؛ لأن التلال هناك ليست عالية جداً، بينما قنوات الماء هناك غير واضحة أو حتى

خُلصت البعثة إلى نتائج مفادها أن الجزيرة من وجهة النظر السياسية هي أفضل من البر العُمانية؛ لكون السكان ودودين، وموقعها يجعلها أكثر أمناً وأقل انفتاحاً على المهاجمين؛ لهذا فإن أي مشكلات سياسية ناجمة عن تأسيس مطار للقوات الجوية الملكية هناك ستكون أقل تعقيداً، خاصة وأن التوصل إلى الاتفاق ليس سوى مسألة وقت؛ لأن السكان المحليين لا بد أن يعتادوا على الطيران بعد زيارة أخرى للطوافات، كما أن السكان بدوا أكثر استعداداً للموافقة على العوامات وبارجة البنزين أكثر من المطار، وفي هذه الحالة يمكن ترتيب احتياجاتها أولاً، ثم ترك ترتيب مسألة الطيران إلى وقت لاحق، تاركة مسألة البت فيما إذا كانت أم رصيصة تفي بالمطلوبات الفنية للقوات الجوية الملكية للسلطات المعنية (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p156).

إضافة إلى أن البعثة نزلت بحرية ودون سلاح، واستقبلت استقبالاً حسناً من قبل السكان، وأنشأت علاقات شخصية وودية معهم بطريقة سهلت بها زيارة الطائرات الحربية في المستقبل لأم رصيصة دون اعتراضهم عليها، بحيث أصبح من الممكن للزوارق التي ستصل قريباً من البصرة زيارة أم رصيصة من مسقط والعودة دون التزود بالوقود. ولم يتحقق كل هذا النجاح إلا بفضل التعاون الوثيق بين القوات الجوية الملكية والبحرية، والمسؤولين السياسيين المعنيين، والدور الفاعل للوسطاء الثلاثة من صور وحضور السفينة البريطانية (بنزنك)؛ ضماناً لعرض القوة اللازم للزيارة (41) (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, pp151-155).

بعد ذلك غادرت البعثة وسط وداع من قبل السكان صباح 31 آذار 1931م؛ تمهيداً لاستطلاع جوي آخر لمدخل محوت (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p155).

### 3. بعثة فاوول الثانية أيار 1932م

أرسل البريطانيون بعثة جديدة بقيادة فاوول نفسه إلى مصيرة في 30 نيسان 1932م تتكون من فاوول، والسيد محمود عم السلطان سعيد بن تيمور (42)، وضابط سلاح الجو الملكي الفريق كابتن ويلز (Group Captain Welsh) والملازم الطيار تشيك (Flight Lieutenant - ant Chick). كما أعلم السلطان بناء على طلب من فاوول شيخ مصيرة خميس بن هلال بموضوع الزيارة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p158).

تغيرت الأوضاع السياسية منذ الزيارة السابقة؛ إذ قدّم الشيخ علي بن عبد الله بو علي (43) ولاءه للسلطان؛ لذلك زاد نفوذ السلطان على الجزيرة زيادة كبيرة (R.O., Vol. 2, p35) بعكس الزيارات السابقة إلى الجزيرة التي كان بنو بو علي الذين يملكون نفوذاً هناك على خلاف مع السلطان؛ لذلك اتبع البريطانيون سياسة تقضي بالبقاء بعيداً، والعمل من خلال السلطنة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p158).

غادرت البعثة في 23 أيار يرافقتها كبير ضباط البحرية إلى مصيرة؛ بهدف إنشاء قاعدة لتزويد الطائرات التابعة للقوات الجوية الملكية بالوقود، وكل ما كان مطلوباً هو بناء حجري يمكن أن يبنيه سكان الجزيرة أنفسهم شريطة أن يتم تزويدهم بالمعدات (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p158).

وصلت البعثة إلى أم رصيصة بنفس اليوم؛ حيث استقبلهم

الشيخ محمد بن راشد، جمعة بن مبارك وعبد الله بن خميس من فرع الفوارس من قبيلة الجنبية لمرافقتهم، وكان عبد الله أكثرهم فائدة كونه أحد رؤساء الجزيرة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, pp151-152).

وصلت البعثة إلى أم رصيصة مساء 28 آذار 1931م؛ حيث نزل أولاً الوسطاء الثلاثة؛ لتهيئة سكان الجزيرة؛ لاستقبال مناسب وشرح هدف الزيارة للسكان المحليين، والسعي لكسبهم (38)، ثم أجرت البعثة محادثة قصيرة مع الوسطاء والرؤساء المحليين غير أن شيخ الجزيرة لم يكن حاضراً؛ لخروجه في رحلة صيد للسمك، وتم إرسال رسل خلال الليل لجميع الرؤساء من باقي الجزيرة؛ للاجتماع مع البعثة؛ لأن الجزيرة كانت مقسمة إلى أشرطة، كل منها تحت رئيس منفصل (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p152).

كانت القبيلة الرئيسية التي تسكن كل من: الجزيرة، والبر الرئيسي المجاور هي الجنبية من جعلان من حضرموت، بالرغم من وجود بعض عناصر الحكمان (39) أيضاً في هذه المناطق، وكان شيخ الجزيرة خميس بن هلال من هذه العائلة، إلا أنه لم يكن يملك أي أرض في الجزيرة؛ لأنه كان صياداً للسمك فقط، وبالرغم من أن نفوذه كان مفيداً للجانب البريطاني إلا أن إبرام الاتفاق الفعلي بالنسبة للمهبط كان لا بد أن يكون مع الرئيس الذي يملك قطاع الأراضي الذي سيقام المهبط عليه؛ فضلاً عن موافقة باقي الرؤساء كهيئة متكاملة؛ لأن كل الزعماء في الجزيرة لهم حق في منح امتيازات أجنبية (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p152-153).

زارت البعثة في صباح 30 آذار 1931م مدخل محوت؛ لاستطلاع تلك المنطقة، ثم أم رصيصة حيث استقبلها الرؤساء الذين وصلوا من أجزاء مختلفة من الجزيرة بالرغم من غياب الشيخ؛ خشية أن يظن أنهم عقدوا من وراء ظهورهم اتفاقات سرية مع بعضهم؛ لأنه يصعب في مجتمع مصيرة عقد أي اتفاقيات دون دعم الجميع، فشرحت البعثة للسكان الهدف من الزيارة بإنشاء مطارات لهبوط الطائرات للاستراحة مثل مطارات المكلا وطفار ورأس الحد بين عدن ومسقط، فضلاً عن إنشاء مراسي للزوارق ومحطة للتزود بالوقود ربما تكون على شكل بارجة (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p153).

رد المجتمعون بعد أن تشاوروا فيما بينهم بأنهم لا يستطيعون البت بالمسألة دون إحالتها إلى جميع شيوخ جعلان؛ مما أزعج أعضاء البعثة؛ لأنهم اعتبروا الإجابة وسيلة للتهرب من الموافقة؛ نظراً لانتشار الرؤساء في جميع أنحاء عُمان، فضلاً عن أن الاستشارة تستغرق وقتاً طويلاً، فلوح البريطانيون إلى حرمان السكان من الهدايا التي كانوا مستعدين لتقديمها لهم مقابل ما أرادوا (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p153).

لم يفض قرار الحرمان إلى نتيجة فلجأت البعثة إلى أسلوب آخر لإقناع السكان من خلال إقامة علاقات ودية معهم، ودعوتهم مرة أخرى لزيارة السفينة (40)، وتقديم العلاجات الطبية لهم، إلا أن أحداً منهم لم يأت؛ خشية أن يشبّه بهم الآخرون أنهم يرغبون في التوصل إلى اتفاق منفصل معهم (R.O., Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p154-55).

سالم بن سعيد، الذي أبدى استعداداً لتأجيله شريطة موافقة الشيخ، وبما أنه لم يكن هناك أي هدف لدى البعثة في البقاء لفترة أطول في أم رصيص قررت العودة إلى مسقط، وزيارة صور في طريق عودتها لعلها تعثر على الشيخ خميس هناك، إلا أن البعثة اضطرت للعودة مباشرة إلى مسقط؛ بسبب اضطراب البحر التي وصلتها يوم الأربعاء 16 تشرين ثاني 1932م (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932p162).

غادر أعضاء البعثة يوم الأربعاء 23 تشرين ثاني مرة أخرى مسقط إلى صور على أمل العثور على مكان الشيخ خميس، ولدى وصولهم إلى هناك وجدوا الشيخ قد غادر صور إلى جزيرة مصيرة؛ لذلك تبعته البعثة بمرافقة الشيخ ناصر بن علي، أبرز شيوخ صور من قبيلة الجنبية إلى أم رصيص؛ حيث اجتمعت به هناك وطرح عليه الموضوع؛ لأخذ رأيه، فاحتار الشيخ بين الرغبة في توفير مبنى وأخذ الإيجار لنفسه، والخوف من تحمل المسؤولية التي قد تعطي أعداءه فرصة للإساءة إلى سمعته، كإضرام النار في مستودع الوقود مثلا (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932p162-163).

في هذه الأثناء، طلب مالك مبنى الحجر الوحيد على الشاطئ الذي اختارته البعثة رفع الإيجار إلى 50 روبية لكل شهر؛ فتريحت البعثة لإقناع الشيخ بفكرة بناء مخزن لنفسه في أي بقعة يختارها سلاح الجو الملكي البريطاني مقابل مبلغ معقول، لا سيما أن هذا الشيخ كان على استعداد للتأجير ب 30 روبية شهرياً، لكنه أصر على وجود أربعة حراس لحراسة المبنى براتب 15 دولار شهرياً<sup>(45)</sup>، الذي من شأنه يزيد مجموع الإيجار والرواتب لتصل إلى ما يقرب من 80 روبية لكل شهر (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932p163).

دفعت مغالاة الشيخ في مطالبة البعثة إلى عقد الإيجار مع سالم بن سعد مقابل مبلغ قدره 25 روبية في الشهر والدفع مقدماً نقداً لمدة شهرين على أن يقوم سالم برعاية منزله والبنزين بنفسه، فيما وافق الشيخ خميس على استخدام أحد العاملين في مجال الرعاية الصحية براتب من قوات الجو الملكية قدره 10 دولارات لكل شهر (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932p162-163).

بالرغم من بُعد البيت المستأجر عن البحر، إلا أنه كان الخيار الأفضل، عدا عن أن القرية بأكملها والقرى الأخرى حولها كانت مهتمة في سلامة المخزن، والذي لن يكون الحال كما لو أن الشيخ تعهد العقد بنفسه، فضلاً عن أن سعر 33 روبية لكل شهر شاملاً الرقابة والحراسة هو سعر معتدل جداً بالمقارنة مع الاقتراح الآخر، كما ستوفر القوات الجوية الملكية وكيلاً لرعاية المخزن من خلال الشيخ فيما ستوفر القوات الجوية البريطانية قارب الوكيل، الذي سيزور الطوافات على الفور عند وصولها، ويأخذ أوامرها وترتيبها قدر الإمكان للعمل على تحميل البنزين (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932,p162-163).

دفع المقيم السياسي مبلغ 200 روبية للشيخ خميس، وجرى دفع مبلغ آخر قدره 40 روبية بمعدل 10 روبيات لكل من الشيوخ وأصحاب النفوذ الثانويين الأربعة في القرية، وأعطى الشيخ ناصر بن علي من صور 30 دولاراً؛ نظراً للمتاعب التي تكبدها، ونفقات الطعام، وغير ذلك، بالإضافة إلى ذلك تم توزيع بعض ألبسة الرأس والقهوة والسكر، وقد أعطي للسيد خيمجي رامداس

ثلاثة من السكان؛ ليعتذروا عن عدم قدرة الشيخ خميس لقاء البعثة بالرغم من تلقيه رسالة السلطان بهذا الخصوص لذهابه إلى صور (R.O.,Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p158)، ثم قامت البعثة بشرح الأمور للسكان، وبعد ذلك اجتمعت مع ضابط البحرية ليلاً الذي ذكر: «أنه لا يوجد إلا عدد قليل من السكان؛ لأن أغلبهم هاجر إلى البر العُماني؛ بسبب الرياح الموسمية، وأنهم مستعدون لقبول ما هو مطلوب منهم» (R.Q.,Vol.2,R/15/6/89, 31st May 1932,p160).

بالرغم من غياب الشيخ تقرر إنزال مواد البناء في الصباح التالي، ثم ذهب أعضاء البعثة؛ لإجراء مقابلة مع سكان أم رصيص؛ حيث تواجد ما لا يقل عن اثني عشر رجلاً منهم، وقد تحملوا عن طيب خاطر مسؤولية المحافظة على المواد التي أنزلت، وأبلغوهم أنه بعد انقضاء الرياح الموسمية ستقوم الزوارق أو المراكب الشراعية بزيارتهم وإرشادهم إلى بناء مخزن للبنزين، وقدّم لهم سيد محمود هدية صغيرة نقداً بينما قدّم لهم فاوول بعض الأرز والدقيق والسكر (R.Q.,Vol.2,R/15/6/89, 31st May 1932,p160).

أرسلت البعثة إلى والي صور تطلب منه إرسال الشيخ خميس؛ فأرسله لهم في اليوم التالي؛ حيث أعلن طاعته تماماً لأوامر السلطان لتنجح بذلك المهمة في إنشاء مخزن البنزين لتزويد الطائرات، وعزا فاوول هذا النجاح في تحقيق هدفه مع العرب مع مرور الزمن إلى قوة الصبر والتحمل، بالإضافة إلى قوة الضغط البطيء والثابت طيلة مفاوضاته منذ زيارته الأولى للجزيرة، فضلاً عن نجاحهم في صور وخضوع الشيخ علي بن عبد الله الذي كان له أبعد الأثر على موقف سكان الجزيرة، والشيخ خميس ونجاح مهمة البعثة (R.O.,Vol.2,R/15/6/89, 31st May 1932,pp160-160).

4. بعثة بريمنر (C.E.U. Bremner) في تشرين الثاني 1932م

أعطى السلطان سعيد بن تيمور تصريحاً مؤرخاً في 9 أيلول 1932م إلى الوكيل السياسي البريطاني في مسقط؛ لتقوم القوات الجوية الملكية بإجراء استطلاع؛ بهدف إنشاء مهابط ومحطات للتزود بالوقود، وأذن بإرسال مراكب شراعية مع أدوات ومواد لتحسين الهبوط إلى جزيرة مصيرة<sup>(44)</sup> (R.O., Vol. 2.p138).

بناء عليه أرسلت بعثة بريطانية جديدة وفقاً لتعليمات المقيم السياسي والمستشار المالي لحكومة مسقط وبموافقة للسلطان بقيادة بريمنر يرافقه الملازم الطيار راج (flight lieu-tenant) راج في قارب متجه إلى مصيرة في 14 تشرين الثاني 1932م؛ لإنشاء مخزناً للبنزين (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89,26 November,1932p162).

شاهد أعضاء البعثة لدى وصولهم إلى أم رصيص مجموعة صغيرة من الأكواخ وثلاثة أو أربعة مبان حجرية لوضع الأسماك التي يتم صيدها؛ للتجفيف والتصدير، تفحصوها لعلهم يجدوا أحدها ملائماً كمخزن للبنزين، كما استأجروا قارباً للبحث عن الشيخ خميس بعد أن تبين أنه كان بعيداً في مناطق الصيد ولكن دون جدوى؛ لاحتمال ذهابه إلى البر العُماني (R.,O.,Vol.2,R/15/6/89, 26 November,1932,p162).

عثرت البعثة في نهاية المطاف على مبنى مناسب يملكه

عندما بدأ المواطنون بالوصول إلى المخيم في صباح 2 شباط من قرى أخرى، جاء الشيخ وسط موكب من المواطنين مكون من 70 - 80 عبر سهل، وعندما استقبلهم الطبيب كان الشيخ في حالة عصبية، ودون أدنى اهتمام بالاجتماع الموعود مع شلنجر؛ حيث سمع الطبيب أحد التجار ينصح الشيخ بأن يأمر البعثة بإزالة علامات المسح ومغادرة الجزيرة؛ لأنَّ الطبيب رفض أن يعطيه مزيداً من العلاج سابقاً، وبالرغم أنَّ الشيخ أظهر الود بعد ذلك، إلا أنه اعتذر عن الذهاب إلى متن السفينة؛ خشية أن يطلق عليه أتباعه النار عندما يعود (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p174).

وعندما زار الطبيب دواً؛ لرؤية المرضى، وأثناء التصوير على الشاطئ اقترب منهم جندي حاملاً بندقيته مهدداً أعضاء البعثة، متهماً إياهم بالتجسس (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p174). كما زار الشيخ خميس المخيم، وذكر أنه سيبقى في الجزيرة حتى يتم فكه؛ لحماية البعثة من أي اعتداءات (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p175).

بالرغم من الأهداف السياسية لهذه البعثة إلا أنها قدمت خدمات صحية كثيرة؛ نظراً لغياب أي خدمات صحية في الجزيرة في السابق؛ فقد حضر عدد كبير من المرضى للعلاج بصورة يومية، بما فيهم شيخ أم رصيص صالح بن سعيد، وشيخ دواً. وأحياناً كان الطبيب يخرج من المخيم للعلاج كما حصل في دواً؛ لرؤية المرضى الذين لم يتمكنوا من السير إلى المخيم. وأصبح القرويون أكثر ودًا مع البعثة، لدرجة أنهم قدموا هدايا عديدة للطبيب، وكان يأتي مرضى من البر الرئيسي كما حصل عندما جاء قارب من محوت يقل أربعة من المعاقين يرغبون بالعلاج (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p172-174).

وهكذا تمكنت البعثة من تقديم الرعاية الطبية ل 64 مريضاً، 16 منهم لم يكونوا مواطنين من مصيرة، ولكن كانوا تجاراً أو بدواً رُحلاً من البر الرئيسي؛ حيث أتى بعضهم لاستشارة الطبيب، والبعض الآخر للعلاج (-R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p175-176).

كما تم إجراء 15 عملية صغرى تحت تخدير عام أو موضعي مثل: فتح الأمعاء، عمليات البواسير، استئصال أورام سطحية، وخلع الأسنان، وأشارت البعثة إلى أهم الأمراض التي كانت شائعة في الجزيرة: كالتييفويد، الدزنتاريا، السل وأمراض العيون، بينما كان مرض الجدري يصيب السكان مرة / سنوياً؛ حيث توفي بسبب هذا المرض قبل شهرين من وجود البعثة 15 طفلاً في بلدة (دواً) لوحدها، فيما اقتصر انتشار مرض الملاريا فقط بين السكان الذي عاشوا على البر العُماني. كما تمت مواجهة عدة حالات من الزهري بما في ذلك مرض السيلان والسفلس الولادي والسفلس الثانوي والثلاثي، فضلاً عن معاينة أربع حالات من السرطان في مراحل متأخرة (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p176).

كان هناك صعوبة لفحص النساء المرضيات اللواتي يعانين من أمراض حادة؛ لأسباب دينية. وكانت إحدى المرضيات في دواً لها فتحة كبيرة تحت العظم وغرغرينا في أصابع القدم؛ لأنَّ زوجها طعنها بخنجر عام 1938م؛ لخيانتها له مع شخص آخر، ورفض أقاربها عملية البتر بالرغم من الجهود التي بذلها أبو سالم والشيخ لإجراء عملية البتر (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p172).

من صور أمراً بالدفع الشهري لإيجار مخزن البنزين؛ أي 25 روبية، و10 دولارات لوكيل مخزن البنزين (R.O., Vol.,2. R/15/6/89, 26 November, 1932, p162-163).

لم يمض وقت طويل على هذا الاتفاق حتى نشب خلاف بين شيخ الجزيرة والبريطانيين حول النفقات الخاصة ببنزين المهبط وتفريغ الوقود في جزيرة مصيرة والبالغه 238 دولاراً عام 1933م انتهت بتحكيم مندوب السلطان بالمسألة، ودفع 170 دولاراً<sup>(46)</sup>.

ب: توسيع التسهيلات الجوية والبحرية قبيل الحرب العالمية الثانية

أرسل البريطانيون بعثة شالنجر (Challenger) عام 1939م كان هدفها في الظاهر طبيًا؛ لعلاج المرضى بينما كانت أهدافها الخفية توطيد العلاقة مع سكان الجزيرة في الوقت الذي كان العالم على أبواب الحرب العالمية الثانية؛ بهدف التمهيد لحصول بريطانيا على مزيد من التسهيلات على أرض الجزيرة، ثم دراسة واقع الجزيرة بصورة شاملة (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, 169).

بدأت البعثة رحلتها إلى جزيرة مصيرة في 26 كانون ثاني 1939م وانتهت في 8 شباط 1939م بقيادة شلنجر، يرافقه التلغرافي الرائد دامون (Damon)، والطبيب كواتس (A.B.Coats)، وحسن - المترجم الوطني -؛ حيث نزلت البعثة على أرض الجزيرة ونصبت المخيم في موقع يبعد حوالي 5 أميال شمال مرسى أم رصيص (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p171).

نصبت البعثة مخيمها، ثم بدأت نشاطها الطبي الظاهري، فيما أخذت بدراسة واقع الجزيرة من جميع الجوانب من جهة أخرى، وبعد ذلك وصل الشيخ خميس بن هلال إلى المخيم، محاطاً بالجنود المسلحين بالبنادق والخنجر، ولكن عندما تقدم إليه الطبيب واستقبله أظهر الود بالرغم أنه كان متوتراً وعصبياً؛ حيث شرح له الغرض من المخيم، فعبر عن مدى امتنانه للرعاية الطبية المقدمة لرعاياه، واتفق معه على مقابلة الكابتن «شالنجر» على ظهر السفينة يوم الخميس 2 شباط، وأعطى الطبيب إذنًا بالبقاء في الجزيرة، واصطياذ الغزلان، ووضع علامات المسح (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p172).

كان أهالي الجزيرة يشكون في أهداف البعثة بالرغم أنَّ ظاهرها طبي إنساني، وظهرت هذه الشكوك في مواقف كثيرة؛ فعندما وصل الطبيب مع البعثة إلى بلدة دواً هربت النساء والأطفال وهم يصرخون «الفرنجة جاؤوا» (الأوروبيون قادمون)؛ حيث تمكنت من جمع عدد قليل من المواطنين، وبيّنت لهم أنها جاءت لعلاج المرضى، وبينما كان السكان خجولين في البداية، والنساء مختبئات في منازلهن بصورة غير ودية كان شيخ البلدة أبو سالم بن أحمد ودياً ومضيافاً، لكنه عبر عن خوف القرويين من أعلام المسح التي أقيمت في الجزيرة (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p171).

حرص طبيب البعثة على مقابلة شيخ الجزيرة، إلا أنَّ أبا سالم لم يخف احتقار السكان للشيخ، الذي يمضي معظم أوقاته في عُمان، ولكنه يزور الجزيرة لبضعة أيام كل شهر. ووعد بنقل رسالة الطبيب إلى الشيخ ومحاولة حمله على القدوم إلى المخيم (R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934, p172).

أمام السلطان كمقترح لشراء أو تأجير الجزيرة بدلا من عقد المعاهدة (R.O., Vol.2.R/15/6/110, R.A.F. 17th February 1944, p182).

رد الوكيل السياسي البريطاني في مسقط على أنهم حصلوا على تسهيلات خلال فترة الحرب، لا سيما السماح للحراس العسكريين بالتواجد دون أي اعتراض من قبل السلطان؛ لذلك كان مهما دراسة مسألتي: الاستمرار في بقاء التسهيلات وقت السلم، والسلطة المدنية على السكان المحليين (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 20th February 1944, p183)، ورأى أن الشراء المباشر سيحل كل المشكلات، إلا أنه قد يمس مركز السلطان مع القبائل إذا ما تنازل عن أرض إلى الأجانب، إلا أن هذا لن يحصل في حالة الإيجار، وفيما يتعلق في الاستمرار في بقاء التسهيلات في وقت السلم فإن الفترة الزمنية غير المحددة ينبغي ألا تمثل أي مشكلة كما هو الحال في خور كاوي (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 20th February 1944, p183).

كما كان هناك صعوبة كبيرة في إعطاء السلطة المدنية على السكان المحليين للبريطانيين؛ لأن ذلك يشعر السلطان بانتقاص سيادته؛ لذلك اقترح الوكيل كخطوة تكتيكية طرح الشراء أولا مع بقائهم مستعدين؛ للتسوية على أساس الإيجار؛ لأن لدى البريطانيين فعلا العديد من التسهيلات والمرافق العديدة دون مقابل (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 20th February 1944, p183).

واجهت المخطط البريطاني للاستحواذ على الجزيرة بصورة كاملة العديد من العقبات والعراقيل كان أهمها:

### 1. الاتفاق الأنجلو فرنسي عام 1862م (84)

نص الاتفاق الأنجلو فرنسي على اتفاق الدولتين على الحفاظ على استقلال مسقط، إلا أن البريطانيين عقدوا اتفاقية عام 1891م<sup>(49)</sup> مع سلطان مسقط مناقضة للاتفاق الأنجلو فرنسي وتجزيلهم الاستحواذ على أراض من دولة مسقط، مما أوقع الحكومة البريطانية في حيرة من أمرها، فبالرغم أن المقيم السياسي اعتبر الشراء المباشر للجزيرة مفيدا، إلا أنه كان يرى ضرورة التفكير في النقاط التالية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184):

1. هل الإعلان الأنجلو- فرنسي 1862م يستثني شراءهم الجزيرة؟ فعندما تمت مناقشة مسائل مشابهة سابقا كانت الإجابة أن البيع لن يؤدي إلى حرمان السلطان من استقلاله، وأن اتفاقية عام 1891م تنص صراحة على إمكانية بيع مناطق للبريطانيين، وعلاوة على ذلك فإن الاهتمام الفرنسي آنذاك بالجزيرة كان معدوماً، ولم تكن في موقع لإثارة أي اعتراضات (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184)؛ لأنها كانت محتلة من قبل ألمانيا.

2. هل اتفاقية 1891م تستثني حصول أي سلطة أجنبية عدا بريطانيا على مطار؟ (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184).

ما السعر الذي يفكر به سلاح الجو الملكي لشراء الجزيرة؟ فعلى سبيل المثال كان السعر بالنسبة لجزيرة خصب 12000 جنيه إسترليني، و135000 جنيه إسترليني بالنسبة لجوادر<sup>(50)</sup>. في حين لا يوجد بمصيره أي عائد يستحق الذكر سوى أنها قطعة كبيرة من الأرض، وأن السلطان مدرك تماماً لإمكاناتها الجوية،

حصلت البعثة على كثير من الخبرات القيمة، وكانت معظم الأدوية التي تم استخدامها متوفرة لدى البعثة، وكلفتها بسيطة في متاجر الأدوية. فضلا عن تقديم الملاحظات على الشخصيات والنباتات والحيوانات في الجزيرة.<sup>(47)</sup> ثم غادرت البعثة في 8 شباط 1939م (R.O., Vol.2, R/15/6/87, 9th April 1934, p171).

ج. تحويل التسهيلات التي حصلت عليها خلال الحرب العالمية الثانية في جزيرة مصيرة من تسهيلات مؤقتة مرتبطة في الحرب إلى تسهيلات دائمة لأغراض قوات سلاح الجو الملكي البريطاني 1939 - 1945م وإبعاد القوى المادية والصيدية عن الخليج والطريق إلى الهند

أخذت تسعى وزارة الطيران البريطانية ابتداء من شباط 1944م على استمرار تمتعها بالتسهيلات التي تمتعت بها قواتها الجوية في جزيرة مصيرة خلال الحرب بصورة دائمة بدلا من وضعها على أسس وترتيبات مؤقتة وقت الحرب؛ فحتى شباط 1942م كان يوجد سرب من الطائرات في الجزيرة، ومرافق هبوط طائرة للطوافات في أم رصيص. وكانت هذه الترتيبات تعتبر ذات أهمية حيوية ضد الغواصات المعادية وعمليات الاستطلاع، واعتبرتها بريطانيا القاعدة الأكثر إقناعا في المنطقة؛ لأنها تمتلك ميزة القدرة على مقاومة هجوم الأعداء والاضطرابات القبلية معا (R.O., Vol.2.R/15/6/110, R.A.F. 17th February 1944, p181).

كما اعتبر المطار هناك ذا أهمية كبيرة أيضا؛ كرابط في الطريق الجوي الجنوبي المار بالجزيرة باتجاه شرق آسيا؛ نظرا لزيادة استخدامه خلال الحرب اليابانية؛ حيث تطور تدفق الطائرات إليه بعيدا عن مسار الخط الشمالي. وبالرغم من اعتبار البريطانيين المسار الشمالي في الظروف العادية أكثر ملاءمة وأفضل موقعا من الناحية الاستراتيجية، إلا أن المسار الجنوبي الاحتياطي ظل ضروريا خلال الحرب وإن بقي ثانويا بالنسبة للمسار الشمالي في وقت السلم، وكانت سلطة الطيران المدني ووزارة الطيران البريطانيين تحرصان على اعتبار المسألة كمتطلب استراتيجي؛ مع ضرورة إبعاد الطيران المدني بعد الحرب عن هذا المسار (R.O., Vol.2.R/15/6/110, R.A.F. 17th February 1944, p181).

فضلت وزارة الطيران البريطانية الترتيب للإبقاء على الخط الجنوبي في وقت السلم كما هو في وقت الحرب، وضرورة امتلاك بريطانيا الصلاحية الكاملة بخصوص تطوير الجزيرة لغايات عسكرية، وحصولها على سلطة كافية للسيطرة على السكان المحليين، وإبعاد الاضطرابات القبلية؛ لذلك اقترحت ضرورة شراء الجزيرة فوراً، أو إبرام معاهدة حول إنشاء قاعدة جوية على شروط مشابهة لتلك التي تتمتع بها القوات الجوية الملكية في مصر والعراق (R.O., Vol.2.R/15/6/110, R.A.F. 17th February 1944, p181-182).

قرر المقيم البريطاني في الخليج الحصول على وجهة نظر كل من الوكيل السياسي المبدئية في مسقط، وحكومة الهند قبل أن تدرس الحكومة البريطانية الموضوع، والحصول على اقتراحات الوكيل السياسي حول كيفية تحقيق متطلبات وشروط وزارة الطيران بالشكل الأمثل، مع تفضيله في هذه المرحلة طرح الموضوع

تلقت وزارة الهند<sup>(52)</sup> في 21 آذار 1944م ردوداً من المقيم السياسي في الخليج الفارسي وحكومة الهند حول موضوع الشراء المقترح أو استئجار جزيرة مصيرة (R.O.,Vol.2, R/15/6/110,81/26, 11th March 1944,188)؛ وأكدت أن الاتفاقية الخاصة لعام 1891م بين بريطانيا وسلطان مسقط قد لا تعتبر كلها متفقة مع شروط الإعلان الأنجلو-فرنسي لعام 1862م؛ لذلك لم ترسلها الحكومة البريطانية بشكل رسمي إلى الحكومة الفرنسية، إلا بعد أن تفجرت أزمة بندر غيصة حول رغبة الحكومة الفرنسية إنشاء محطة للفحم الحجري عام 1899م<sup>(53)</sup>؛ حيث أخبر مساعد القنصل الفرنسي في عُمان السلطان بأنه لا يعترف بإنشاء هذه المحطة؛ لأنها تتعارض مع إعلان عام 1862م (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188).

إلا أن الموقف البريطاني الذي كان رافضاً لإنشاء هذه المحطة؛ بحجة مخالفتها لتصريح 1862م الذي يضمن استقلال مسقط، فإن هذا التفسير لفحوى هذا الإعلان الذي قبلته الحكومة الفرنسية قد سبب في نهاية المطاف إحراجاً كبيراً للبريطانيين؛ لأن الفرنسيين استطاعوا استخدامه ضدّهم دائماً؛ لمنعهم من الحصول على أي عقود إيجار لأراضي مسقط بنفس الطريقة التي استخدموها ضدّهم في هذه الحادثة (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188).

لهذا السبب عندما رغبت الحكومة البريطانية عام 1934م ببناء ميناء بحري في خور كاوي في مصيرة فإنها طلبت موافقة السلطان على ذلك دون أن يكون هناك أي طلب للتأجير؛ بحجة أنه ما دام يتم استخدام الجزيرة لغايات الاستراحة، وبناء بعض المباني الصغيرة دون رفع العلم البريطاني، أو بناء أعمال دفاعية، أو الحصول على أي حقوق مناطقية، أو سيادية أو إثارة مسألة السيطرة على رعايا مسقط وغيرها من الحقوق التي تمس سيادة السلطان على مسقط؛ فإن ذلك لن يثير اعتراض الفرنسيين بموجب إعلان 1861م (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188-189).

وانطلاقاً مما سبق رغبت وزارة الهند في حالة اندلاع الحرب في استخدام خور كاوي إلا أن ذلك لن يكون متسقاً مع موقفها كدولة محايدة، وهو ما سيعرض البريطانيين لتهمة مخالفة إعلان 1862م، لذا لا يمكن التغلب على هذه الصعوبة إلا بإقناع سلطان مسقط بأن يكون طرفاً في الحرب، غير أن موقف مسقط في هذه الحرب ظل تكتيكياً محايداً (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, pp188-189).

كما اتضح للوزارة أن ما تطلبه وزارة الطيران البريطانية يتجاوز بشكل كبير التسهيلات المحدودة التي تم الحصول عليها في خور كاوي عام 1934م؛ بسبب اشتراطها وجود قاعدة دائمة لسلاح الجو الملكي التي ستستخدم لغايات استراتيجية (تشمل بناء أعمال دفاعية)، والسيطرة على السكان المحليين، وبالرغم من اتفاق حكومة الهند والمقيم السياسي على ضرورة أن تتجاهل بريطانيا الإعلان الأنجلو فرنسي لعام 1862م؛ إلا أنه لم يعد للفرنسيين أية مصالح في مسقط، كما أنهم ليس في موقف لإثارة أي اعتراضات (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, pp188-189; R.O.,Vol.2, R/15/6/110, p193).

ولكنه حساس جداً حول أي تنازل عن الأرض، ولا يتوقع المقيم أي تقدم تحت سعر عشرة لخم<sup>(51)</sup>، غير أن حكومة الهند لم تفصح عن وجهات نظرها حول هذا الموضوع (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184).

3. هل درس سلاح الجو الملكي مبادلة جزيرة كوريا موريا بمصيرة؟ لا سيما أن كوريا موريا غير مأهولة، وليست مفيدة لهم، فضلاً عن أن التبادل سيحفظ ماء وجه السلطان ويجعله أكثر قبولاً (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184).

4. إن طلب سلاح الجو الملكي حكم السكان المحليين سيواجه بمعارضة شديدة من السلطان؛ لحرصه على مناطق نفوذه وسيطرته على مواطنيه، ولن يتنازل السلطان عن أي سلطة عليهم أبداً، إلا إذا اشترى البريطانيون الجزيرة مباشرة. ولكن هل وجود السيطرة السياسية كاف لسلاح الجو الملكي؟ (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184).

5. ينوي السلطان السفر إلى القاهرة ما بين 25 و30 آذار؛ لذلك فإذا ما تطلبت المسألة قراراً مبكراً قبل ذلك التاريخ، فعليه أو على نائبه أن يلتقي السلطان؛ للبت بالموضوع قبل ذلك التاريخ؛ لأن السلطان مفاوض قدير بصورة كبيرة، وسوف لن يوافق على أي شيء بسرعة (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, 81/26. 3rd March 1944, p184).

اتفقت حكومة الهند مع وجهة نظر المقيم البريطاني في الخليج حول أثر الإعلان الأنجلو فرنسي لعام 1862م واتفاقية عام 1891م، وأن ضمان استقلال مسقط لا ينص حسب رأيهم على منع تسوية بشراء جزيرة مصيرة أو بتبادل لجزر كوريا موريا؛ لذا يجب ألا يتم إعاقتهم من قبل أي ردود فعل فرنسية محتملة في ضوء حاجتهم الملحة، وغياب الاهتمام الفرنسي في تلك المنطقة (R.O.,Vol.2, R/15/6/110,81/26, 11th March 1944,186).

كما اتفقت معه حول حق بريطانيا في الاستملاك وإنشاء مطار في الجزيرة واستبعاد باقي القوى؛ لأن المنطقة خدمت جيداً بمهابط قامت حكومة الهند البريطانية ببنائها، واعتبرت التبادل المقترح لجزر كوريا موريا فكرة ممتازة قد تسهل الاستحواذ عليها، وأنها تخدم السلطان في استبعاد النقد له من مختلف المناطق (R.O.,Vol.2, R/15/6/110,81/26, 11th March 1944,186).

ورأت عدم إثارة مسألة السيطرة على السكان المحليين إلا في حالة الاستئجار؛ لأن السيطرة ستنقل تلقائياً إلى الحكومة البريطانية في حالة الشراء. ومع ذلك رأت وجوب أخذ صعوبات السيطرة المحتملة على السكان بعين الاعتبار كواحدة من سلبيات الحصول على الجزيرة عن طريق الاستئجار (R.O.,Vol.2, R/15/6/110,81/26, 11th March 1944,186)؛ لذلك قامت حكومة الهند بوضع أهداف المفاوضات حسب الأولويات التالية:

1. تبديل مصيرة بجزر كوريا موريا مضافاً إليها تعويضات نقدية.

2. الشراء المباشر.

3. الاستئجار؛ واقترحت أن يتم إعطاء تعليمات للمقيم البريطاني؛ للتفاوض تدريجياً على هذه الأسس (R.O.,Vol.2, R/15/6/110,81/26, 11th March 1944,187).

رأت حكومة الهند أن هناك عدداً من النقاط التي أثارها هذا المقترح؛ بحيث يتطلب الأمر مزيداً من الدراسة، وأنه سيكون من المناسب كخطوة أولى دراسة الموضوع في اجتماع لوزارات متعددة. وإذا ما وافقت وزارتا: الطيران والخارجية فسوف تجري الترتيبات للقيام بهذا العمل (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944,p189).

بقي هناك بديل رابع اقترحه وزارة الطيران وهو منحها بموجب معاهدة قاعدة جوية بشروط شبيهة بتلك التي يتمتع بها سلاح الجو الملكي في مصر والعراق. إلا أن هذا الترتيب لم تحبذه وزارة الهند؛ لأنه في حالة مصر والعراق كانت القاعدة الجوية المشروطة جزءاً من تسوية معاهدة عامة، أما في حالة مسقط فيجب أن يكون للبريطانيين معاهدة خاصة؛ مما سيثير اعتراضاً فرنسياً (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, pp193).

اتفقت الوزارات ذات العلاقة في 30 نيسان 1944م على السعي لنيل موافقة الحكومة البريطانية على البدء بالمحادثات مع السلطان حول الأسس المقترحة، وأنه يمكن التغلب على الصعوبة الناجمة عن إعلان 1862 من خلال تجاهل الفرنسيين. وفضلت وزارة الهند قبل أن يتم طرح الموضوع للموافقة الحصول على وجهات نظر المقيم السياسي في الخليج حول ملاحظات حكومة الهند على النقاط التالية (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 30th April 1944, p190).

1. مع الأخذ بعين الاعتبار الحاجة الحيوية؛ لتأمين جزيرة مصيره لغايات سلاح الجو الملكي فإن وزارة الهند تسأل المقيم إذا ما كان يعتبر مبلغ 10 لـخ روبية كحد أعلى منطقي؛ ليتم التفاوض حوله مع السلطان أم أنه ينصح بسعر أعلى؟ وما أثر عرض مبادلة جزر كوريا موريا بجزيرة مصيرة مع دفع تعويض مالي؟ وما الرقم المنطقي الذي يقدره لعقد إيجار لمدة 99 سنة؟ (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 30th April 1944. p190).

2. تمت الإشارة إلى أنه مع وجود دائم لسلاح الجو الملكي في مصيرة فإن سكان الجزيرة المحليين سيزدادون، وسيكون هناك طلب لبعض الإداريين وبشكل خاص الشرطة، وفي حالة الشراء فسيطبق القانون البريطاني على الجزيرة؛ لأنها ستصبح أراضي بريطانية. وسكانها مواطنون بريطانيون، وفيما يخص المسؤولية الإدارية فإن هناك ثلاثة احتمالات: وضعها ضمن صلاحيات المقيم السياسي في الخليج، أو إلحاقها في مستعمرة عدن، أو ربطها فنياً بـعدن على أن يديرها المقيم السياسي والوكيل السياسي في مسقط كما هو الحال في جزر كوريا موريا (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 30th April 1944. p190).

طلبت وزارة الهند من المقيم السياسي في الخليج العربي تعليقاته على هذه النقاط ورأيه حول طبيعة الأجهزة الإدارية المطلوبة. أما فيما يخص الاتصال مع السلطان، فإن وزارة الطيران ترغب في إكمال المفاوضات بأسرع وقت ممكن. ولكنها لم تكن في موقع لتعطي المقيم تعليمات نهائية، مفضلة الانتظار لحين عودة السلطان من الشرق الأوسط (R.O., Vol.2, R/15/6/110, 30th April 1944. p190).

فهم المقيم السياسي البريطاني من وزير الهند بيللي (Pelly)

كما اتضح لها أيضاً أن وزارة الخارجية كانت تحرص على تجنب الاعتداء على حياض مسقط بالرغم من أنها كانت ترغب في استخدام خور كاوي كمستودع في زمن الحرب، على أن يتم تغطية موقفها من خلال جعل مسقط طرفاً في الحرب؛ لذلك فإنها ترى ضرورة التوقف عن استخدام خور كاوي؛ لأن بريطانيا تستحوذ فعليا على قاعدة في جزيرة مصيرة تتمتع بسيطرة كاملة عليها (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944,pp188-189). (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, p193). وأن الحرب العالمية الثانية اندلعت دون أن يتم تحديد الطريقة التي يتم التعامل بها مع الأمور؛ فقد بقيت مسقط من الناحية الفنية محايدة بالرغم من موافقة السلطان في بداية الحرب على إعطاء البريطانيين أي تسهيلات بحرية أو جوية قد يحتاجونها في أراضيها مقابل ضمان حمايتها ضد أي هجوم خارجي، وأن يكون طرفاً في معاهدة السلام من الناحية التي تهم أراضي ومصالح مسقط.

لقد دعم التحالف البريطاني مع الفرنسيين في الحرب موقفهم في الجزيرة في بداية الحرب عندما تم التوصل إلى هذه الترتيبات في تشرين 1939م، وكان البريطانيون مستعدين لتبرير موقفهم بظروف الحرب فيما لو احتج الفرنسيون على هذه الترتيبات بالاستناد إلى إعلان 1862م التي جعلته الحرب بحكم المنتهي، لا سيما أنهم يملكون قاعدة في جزيرة مصيرة تابعة لسلاح الجو الملكي كجزء من إجراءاتهم الحربية الضرورية، وبالتالي فإنهم لم يفعلوا أي شيء من شأنه انتهاك استقلال السلطان.

لذلك رأيت وزارة الهند بأنه إذا ما وافقت وزارة الخارجية فإنهم قد يتجاهلوا أي صعوبة محتملة مع الفرنسيين ناشئة عن إعلان 1862م. على اعتبار أن هناك شكوكاً حول قانونية ما قام به سالسبيري (Salisbury) وزير الخارجية البريطاني عام 1899م؛ لأن اعتراضه مخالف لاتفاق بريطانيا مع السلطان عام 1891م الذي بموجبه يسمح له بالتخلي عن أو إيجار جزء من أراضيها لبريطانيا والمخالف أصلاً لاستقلال حاكم مسقط بموجب الإعلان الأنجلو فرنسي (R.O.,Vol.2, R/15/6/110, pp193-194).

وللتغلب على صعوبة الاعتراض الفرنسي وفق إعلان 1862م فإن حكومة الهند اقترحت البدء بالمفاوضات مع السلطان حسب الأولويات التالية:

1. مبادلة جزيرة مصيرة بجزر كوريا مع تعويض نقدي، وقد يكون مثل هذا التبادل مفيداً في المحافظة على ماء وجه الشيخ، وقد يكون حجة مفيدة ضد اعتراضات الفرنسيين، أو غيرهم من القوى الخارجية وفق إعلان 1862م.

2. الشراء المباشر، وفيما يخص السعر فقد اقترح بشكل اجتهادي مبلغ 75000 جنيه إسترليني كحد أدنى متوقع.

3. الاستئجار، والذي قد يكون لمدة 99 سنة.

بموجب أي من الحلين الأوليين فإن السيادة على الجزيرة والسيطرة على السكان ستكون بيد الحكومة البريطانية، ويرى المقيم السياسي أن السلطان الذي يتمسك كثيراً بسلطته على مواطنيه لن يفقد هذه السلطة في حالة الإيجار، وهذه الحجة تدعم خيار الشراء بدلاً من الاستئجار (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944,pp188-189; R.O.,Vol.2, R/15/6/110, p193).

من وجهة نظر قانونية. وبدا أن هناك نقطتين لا بد من دراستهما: الأولى قيمة امتيازات النفط وموقف شركة النفط في حال تم شراء الجزيرة، والثانية ضرورة ضمان أن لا تتعارض أي عمليات نفطية على الجزيرة مع متطلبات سلاح الجو الملكي، إلا أن الوزارة لاحظت أن مرافق ومباني المطار المطلوبة لن تشغل كامل مساحة الجزيرة التي تصل إلى 250 ميلاً مربعاً (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197).

توصلت الوزارة بعد دراسة مستفيضة لهاتين النقطتين وللاتفاقيات النفطية<sup>(55)</sup> إلى إمكانية التأسيس لمتطلبات سلاح الجو الملكي على الجزيرة بموجب شروط الاتفاقيات القائمة، بالرغم من نصيحة المستشار القانوني أنه في حالة البيع أو استئجار الجزيرة لا بد من الحصول على تأكيد من شركة النفط: لحماية وحفظ مركز الحكومة البريطانية، وذلك من خلال تبادل الرسائل مع الشركة بعد انتهاء المفاوضات مع السلطان (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197).

كما رأى المستشار القانوني لوزارة الهند أن الجزيرة تشكل جزءاً من المنطقة المستأجرة بموجب الامتياز الذي منحه السلطان للشركة. وإذا كان الشراء المباشر أو تنازل السلطان عن الجزيرة يصل إلى الحق في الدخول إليها وإزالة أي شيء من الأرض فإن الامتياز لن يتأثر بالبيع (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197).

كان الحق الذي منحه السلطان للشركة «حصرياً في الاستكشاف والبحث والتنقيب والإنتاج والربح للمواد المختلفة المذكورة في الاتفاقية»، فضلاً عن الحق في نقل أي مادة تكسبها. وبالتالي فإن المستشار القانوني يرى بأن بيع الجزيرة من قبل السلطان لن يؤثر على الامتياز، وستبقى الشركة مخولة لتنفيذ وممارسة حقوقها بموجبه، لكن من غير المأمون الاعتماد على فرضية أن الحكومة البريطانية ستكون محمية بالكامل في مثل هذه الظروف سواء بالمادة (1ب) من الامتياز أو بالمادة 7 من الاتفاق السياسي - ما لم يتم تأكيد هذا الموقف وقبوله من قبل الشركة (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197-199).

### 3. شكل اتفاقية تسليم الجزيرة

واجهت الحكومة البريطانية عقبة ثالثة في سبيل الحصول على الجزيرة تمثلت بألية وطريقة التسليم: إذ طلبت وزارة الهند من وزارة الخارجية التعرف على رأي المقيم السياسي بتاريخ 2 حزيران، ورأي الحكومة بتاريخ 9 حزيران 1944م فيما يتعلق بشكل اتفاقية التسليم في حالة تقرر مبادلة جزر كوريا موريا أو شراء أو استئجار جزيرة مصيرة (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p199).

حاولت وزارة الهند أن تدرس نموذجاً أكثر مناسبة لشكل التنازل عن جزر كوريا موريا في بداية الأمر؛ فدرست نموذج قانون اتفاقية الدندنقز<sup>(56)</sup> (The Dindings A agreement) لعام 1934م الذي يغطي اتفاقية بريطانيا مع سلطان بيراك (Berak) في ماليزيا بخصوص تنازله عن جزر الدندنقز: حيث يشكل هذا القانون أسبقية يمكن الاستناد عليها، لكن الوزارة فضلت تجنب طرح الموضوع أمام البرلمان عن طريق قانون آنذاك؛ لذلك كان هناك إمكانية التنازل

في 10 أيار 1944م أنه يفضل الاتصال مع السلطان على أساس مبادلة منطقة (جزر كوريا موريا) إضافة إلى تعويض مالي، أو شراء مباشر مقابل مبلغ كبير، أو استئجار لمدة 99 سنة 10<sup>th</sup> May 1944, p191 R.O, Vol.2, R/15/6/110.

ولم يختلف المقيم مع وزير الهند الذي يرى أن على البريطانيين عرض 15 لخ روبية في حال تبادل الأراضي و20 لخ في حالة الشراء. وفيما يخص سعر الإيجار: فقد استشهد المقيم في حالات عديدة منها: البحرين التي حصلت على 14000 روبية سنوياً من تأجير مطارها، وحصلت الشارقة على 32000 روبية؛ لذلك فإنه لا يعتقد أن مبلغ أقل من 50000 وبزيادة نقدية مقدارها 1 لخ روبية سيلائم السلطان (R.O, Vol.2, R/15/6/110, 10th May 1944, p191).

رأى المقيم أن خيار المبادلة هو المسار المعقول الوحيد؛ لأن خيار الشراء سيرفضه السلطان؛ مما يشكل إهانة لا مبرر لها للمقيمة في الخليج العربي، وربط جميع المشاكل في مصيرة سواء كانت اقتصادية أو إدارية بمسقط، وإعطاء الوكيل السياسي الولاية القضائية اللازمة؛ حيث إن موظفاً صغيراً سيكون كافياً (R.O, Vol.2, R/15/6/110, 10th May 1944, p191).

لم ير المستشار القانوني لوزارة الهند أي إمكانية للتمييز الفعلي بين ما تريده وزارة الطيران؛ مما كانت فرنسا ممنوعة من الحصول عليه في عام 1899م، غير أن عملية البيع دون أي ضغط سياسي على السلطان فإنها ستكون مفيدة مالياً له، وأن عملية الشراء لا يمكن اعتبارها عملاً لا يتسق مع تعهدهم باحترام استقلال مسقط، أو تعدياً على استقلالها؛ كما هو الحال عندما اشترت الولايات المتحدة الأمريكية ولاية لويزيانا من نابليون عام 1803 مقابل 3,000,000 مليون جنيه إسترليني، بالرغم انه فضل لدى القيام بمفاتحة السلطان تقديم اقتراح الإيجار فقط على أن تكون الحكومة البريطانية مستعدة عند الضرورة للشراء المباشر إذا أظهر السلطان أي تردد؛ لأن السلطان قد يقبل اقتراح الشراء إذا كان المبلغ مغرياً (R.O., Vol.2, R/15/6/110, p196).

### 2. مسألة الامتيازات النفطية

كانت مسألة الامتيازات النفطية من أهم العقبات التي واجهت السعي البريطاني للاستحواذ على الجزيرة والتي حاولت إيجاد حل لها؛ فقد اقترح المقيم السياسي في الخليج في إطار إيجاد حل لهذه المعضلة أنه في حالة الاستئجار أو البيع، فمن الحكمة ضمان بقاء أي ملكيات نفطية تستخرج من الجزيرة بيد السلطان؛ لأنه بخلاف ذلك فستصبح المفاوضات معه معقدة، نظراً للخسارة التي سيشعر أنه تعرض لها، وهو ما تعتقده حكومة الهند - تدعمها وزارة الهند - التي نصحت بالقيام المقيم السياسي بإثارة موضوع الامتيازات النفطية أمام السلطان؛ لأنه ربما لا ينتبه إلى هذا الموضوع (R. O, Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197).

رأت وزارة الهند صعوبة البت في المسألة النفطية في ظل غياب أي معلومات حول مستقبل النفط المتوقع العثور عليه في الجزيرة، إلا أن شراء أو استئجار الجزيرة سي طرح مسائل قانونية أخرى إزاء شركة تطوير البترول (عُمان وظفار) المساهمة المحدودة<sup>(54)</sup> العاملة هناك؛ لذلك قامت الوزارة بفحص المسألة

أو هندية تعمل وفق جدول مقرر فوق أراضي مسقط وتزود بالوقود في مصيرة (R.O., Vol.2, R/15/6/92, 28th October 1947, p 208). مما يشير بوضوح أن الحكومة البريطانية قد عدلت عن فكرة استخدام الجزيرة كقاعدة دائمة للخط الجنوبي لما بعد الحرب وامتلاكها عن طريق الشراء أو المبادلة أو حتى الاستئجار؛ نظراً لانخفاض نسبة استخدام هذا الخط بعد الحرب إلى حد كبير.

## الخاتمة

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج الأساسية حول موضوع الإستراتيجية البريطانية في جزيرة مصيرة 1930 - 1945م من أهمها:

1. تمتع الجزيرة بموقع استراتيجي على الطريق الذي يربط بريطانيا بالهند من جهة والبحر الأحمر بالخليج العربي من جهة ثانية، فضلاً عن مساحة الجزيرة الكبيرة مقارنة بالجزر الأخرى، وانخفاض عدد سكانها مما يسهل عملية التحكم بها.

2. لم تُعر الحكومة البريطانية الجزيرة أي اهتمام خلال القرن التاسع عشر والربع الأول من القرن العشرين، واقتصر الاتصال البريطاني بالجزيرة على حادثتي: بيع الرقيق عام 1877م، ومقتل جنود البحرية على شواطئ الجزيرة عام 1904م، ولعل ذلك يعود إلى وجود قواعد ومخازن وقود كافية لبريطانيا في المنطقة من جهة، وعدم وجود أي أخطار محلية أو دولية تهدد مواصلاتها أو قواعدها البحرية والجوية هناك.

3. حصانة الجزيرة في مواجهة القبائل البدوية كما هو الحال في البر الرئيسي، أو مهاجمة الدول الأخرى، ولا سيما ألمانيا، عدا عن صلاحية الجزيرة لإقامة قواعد جوية أو مراسي بحرية ومخازن لتخزين الوقود.

4. تزايد الخطر الألماني على المصالح البريطانية بعد صعود الحزب النازي وتزايد شعبيته داخل ألمانيا، فضلاً عن سيطرة الحزب الفاشي في إيطاليا؛ مما دفع بريطانيا إلى الاهتمام بجزيرة مصيرة في إطار بحثها عن مزيد من القواعد الأكثر أمناً وتحصيناً لمواجهة أي خطر يهدد نفوذها في الخليج وطرق مواصلاتها إلى الهند.

5. أرسلت الحكومة البريطانية خلال الفترة 1930 - 1934م أربع بعثات بقيادة كل من ليك وفويل وبريمر للبحث عن المواقع المناسبة في الجزيرة؛ لإنشاء مهابط تابعة لسلاح الجو الملكي، فضلاً عن مراسي بحرية للسفن البريطانية، ومخازن للبنزين؛ لتموين الأساطيل البريطانية المارة من هناك إلى الهند أو الخليج العربي أو العودة من هناك إلى أوروبا.

6. نجحت البعثات البريطانية في تحقيق أهدافها في العثور على مطارات برية ومائية للطائرات وموانئ بحرية وتأسيس مخازن للوقود.

7. استخدمت البعثات البريطانية لكسب ود السكان والشيوخ والحصول على رضاهم العديد من التكتيكات؛ لتحقيق أهدافها الاستراتيجية الأنفة الذكر المتمثلة في توزيع الهبات المالية على كبار الشيوخ من جهة، وتوزيع الأرز والسكر والشاي والدقيق والبسكويت والقهوة وألبسة الرأس، فضلاً عن إرسال الأطباء لعلاج السكان من جهة ثانية، بالرغم من أن الأهالي يفضلون البنادق

عن جزر كوريا موريا في اتفاقية عامة مع السلطان تغطي كل من بيع أو استئجار جزيرة مصيرة، وأي شرط آخر مثل امتيازات النفط. ثم طلبت الوزارة الحصول على وجهات نظر وزارة الخارجية حول هذا الاقتراح، وحول الصيغة الدقيقة لمثل هذه الاتفاقية مع السلطان (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p199).

ومن جانب آخر طلب المقيم السياسي في الخليج بتاريخ 2 حزيران 1944 سلطة كاملة من الحكومة البريطانية؛ لتوقيع صك التنازل، طالبا نصيحة وزارة الخارجية حول الإجراء المناسب للحصول على سلطة التوقيع، فضلاً عن أخذ رأي وزارة المستعمرات ووزارة الطيران (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p199)، غير أن هناك صعوبات قد ظهرت مع وزارة الخزانة التي أخذت تضغط لإعادة دراسة المقترح في ضوء السعر الذي يمكن أن يطلبه السلطان آنذاك؛ لذلك أوضحت وزارة الهند للمقيم السياسي في شيراز أن هناك احتمالاً لضرورة عقد اجتماع داخلي بين الدوائر؛ لدراسة إذا ما كان سيتم السير بهذا المشروع، طالبة رأيها حول مدى الرغبة لدعم المشروع من منظور سياسي مقابل منظور استراتيجي، مؤكدة أن هناك استحالة أن تعطيه أي توجيه في تلك الظروف لتنفيذ خطته، مرجحة أن تطلب منه تأجيل زيارته للسلطان لمدة شهر آخر أو شهرين (R. O., Vol.2, R/15/6/110, 17th August, 1944, p200).

أعلم الوكيل البريطاني في مسقط المقيم البريطاني في الخليج في 11 آذار 1945م أن السلطان قد استفسر منه حول السياسة البريطانية الجوية بعد الحرب بالنسبة للطريق الجنوبي؛ لرغبته أن يكون على علم مسبق بوقت كاف حول هذه السياسة من جهة، ولقلقه حول الوضع المتنامي على الساحل الجنوبي من جهة أخرى؛ لذا سيكون من الحكمة إزاء زيارته المقبلة إلى مصيرة، إرسال رسالة طمأنة للسلطان تنص على أنه سيمُنح وقتاً كاملاً لدراسة اقتراح يغطي حالة ما بعد الحرب التي تعكف الحكومة البريطانية على صياغته (R.O., Vol.2, R/15/6/110, R/15/6/110, 11th March, 1945, p206).

كما أعلم القنصل البريطاني في مسقط وزير علاقات الكومنولث في لندن في 28 تشرين أول 1947م بأن القوات الجوية البريطانية لا زالت تحتفظ بمطار مصيرة وتديره؛ حيث سمح السلطان لرحلتين للخطوط الجوية الإثيوبية للتزود بالوقود هناك في 2 تشرين أول 1947م، لكنه طلب من السلطان ضرورة إشعار القوات الجوية الملكية بهذه الرحلات حتى تتمكن من اتخاذ الترتيبات اللازمة لتزويدها بالوقود وتقديم الخدمات اللازمة لها (R.O., Vol.2, R/15/6/92, 28th October 1947, p 207).

وطلب سلطان مسقط من القنصل البريطاني في 19 شباط 1948م، بأن تقوم قوات سلاح الجو الملكي البريطاني بتزويده بكمية البنزين التي زودت بها محطتي: صلالة ومصيرة الطائرات من غير طائرات سلاح الجو الملكي البريطاني منذ نيسان 1947م، وإبلاغه حول أي طائرة بريطانية أو هندية مقرر لها المرور فوق أراضيها وتزود بالوقود في مصيرة (R.O., Vol.2, R/15/6/92, 28th October 1947, p 207)؛ فأبلغه القنصل في 6 آذار 1948م بأن الكميات من وقود الطائرات التي وفرتها القوات الجوية الملكية للطائرات المدنية هي على النحو الآتي: صلالة 1088 غالون، ومصيرة 2308 غالون<sup>(57)</sup>، في حين لا توجد أي طائرات بريطانية

والذخيرة والسجائر على هذا النوع من الهدايا.

8. توصلت بعثة فويل الأولى في آذار - نيسان 1931م إلى أن الجزيرة أفضل من البر الرئيس لإقامة المطار والمراسي؛ لأن السكان ودودون والجزيرة أكثر أمناً من هجمات الأعداء، فيما نجح في بعثته الثانية في أيار 1932م بإنشاء مخزن بنزين لسلاح الجو الملكي البريطاني.

9. كانت البعثات البريطانية تستعين بالسلطان الذي كان أحياناً يرسل الرسائل إلى شيوخ الجزيرة، أو يرسل شخصيات مهمة كما حصل عندما أرسل السلطان عمه محموداً مع بعثة فويل الثانية في أيار 1932م، أو تستعين بشيوخ المنطقة؛ لأنها كانت تدرج مكانة الشيوخ ودورهم في إقناع السكان كما حصل عندما استعانت البعثة نفسها بشيوخ صور والجلان، أو كما حصل عندما استعانت بعثة بريمنر في تشرين ثاني 1932م بالشيخ علي بن ناصر شيخ الجنبية في صور، والشيخ خميس بن هلال شيخ الجزيرة.

10. بالرغم من أن دافع بعثة شلنجر في شباط آذار 1939م الظاهري كان طبياً إنسانياً، إلا أنها كانت تخفي أهدافها الحقيقية، وهي دراسة الجزيرة من جميع الجوانب السياسية والتاريخية والاجتماعية والجغرافية والجيولوجية؛ لدراسة مدى ملاءمتها لتوسيع التسهيلات الجوية والبحرية، خاصة أن بريطانيا كانت على أبواب الحرب العالمية الثانية؛ لذلك كان أهالي الجزيرة محقين بشكوكهم حول دوافع البعثة، خاصة أن لهم خبرات سابقة في التعامل مع البريطانيين، وأن الوضع الصحي المأساوي لم يكن يهم بريطانيا لا من بعيد أو قريب، وإنما كانت مجرد وسيلة للحصول على ما يريدون دون إثارة أي شكوك لدى السكان.

11. تفكير بريطانيا الجدي مع نهاية الحرب العالمية الثانية في تحويل التسهيلات التي حصلت عليها خلال الحرب في جزيرة مصيرة من تسهيلات مؤقتة مرتبطة في الحرب إلى تسهيلات دائمة لأغراض قوات سلاح الجو الملكي البريطاني؛ نظراً لتزايد أهمية الخط الجنوبي عسكرياً على حساب الخط الشمالي؛ لذلك أخذت تسعى للاستحواذ على الجزيرة من خلال مبادلتها مع جزر كوريا موريا، أو شرائها أو استئجارها لمدة طويلة تصل إلى مدة 99 سنة، أو الحصول على قواعد جوية فيها بموجب معاهدة على غرار المعاهدات مع العراق ومصر.

12. واجهت المخطط البريطاني للاستحواذ على الجزيرة مشكلتان: الأولى التصريح الفرنسي البريطاني المشترك لعام 1862م الذي يحق لفرنسا بموجبه الاعتراض على أي عمل من شأنه تهديد استقلال مسقط، والثانية امتيازات شركة النفط البريطانية في الجزيرة؛ حيث استبعدت الحكومة البريطانية أي اعتراض فرنسي؛ نظراً لمآزقها في الحرب العالمية الثانية؛ لأنها كانت تخضع للاحتلال الألماني، ولضعف اهتمامها في الخليج، ورأت أن انتقال الجزيرة إلى بريطانيا لا يؤثر على الامتيازات التي حصلت عليها شركة النفط من السلطان.

13. يبدو أن البريطانيين تراجعوا عن مشروع الاستحواذ على الجزيرة؛ وذلك لأسباب عديدة أهمها: انتهاء الحرب العالمية الثانية، وارتفاع الكلفة للحصول على الجزيرة في الوقت الذي خرجت فيه منهكة مادياً من الحرب، وانخفاض أهمية الخط الجنوبي وعودة

## النشاط والأهمية للخط الشمالي إلى سابق عهده، وتراجع النفوذ البريطاني في آسيا عامة والعالم العربي خاصة.

### الهوامش

1. وقعت بريطانيا أولى هذه المعاهدات مع عُمان في 12 تشرين ثاني 1798م، وهي اتفاقية صداقة بين شركة الهند البريطانية الشرقية وسلطان عُمان، اشتملت على 7 مواد تضمنت توثيق عرى الصداقة، ورفض إقامة أي قواعد في مسقط للفرنسيين والهولنديين ما دامت الحرب بين الشركة وبينهم، والتعهد بعدم تقديم أي مكان لهم في أراضيه رعاية منه للصداقة، وطرده الموظف الفرنسي الذي كان يعمل في خدمته، وعدم السماح للسفن الفرنسية بالدخول إلى المرفأ الذي يسمح للقوارب الإنجليزية بدخوله بل تبقى خارجه، وفي حالة وقوع حرب بين أسطولي البلدين في مياه عُمان فإن عُمان ستقف إلى جانب البريطانيين، للاطلاع على نص هذه الاتفاقية، انظر: درويش، 1982م، ص ص 173 - 175.

2. وقعت معاهدة الصداقة والتجارة والملاحة في 19 آذار 1891م بين المقيم السياسي في الخليج الكولونيل إدوارد شارل روس ممثلاً للجانب البريطاني وسلطان مسقط فيصل بن تركي، واشتملت على 23 مادة تضمنت إلغاء معاهدة الصداقة الموقعة في 31 أيار 1839م على أن تحل محلها هذه المعاهدة، وإعطاء بريطانيا امتيازات تجارية وجمركية وقنصلية واسعة، وتعهده سلطان مسقط وعُمان بالنيابة عن نفسه وورثته وخلفائه بالأب يتنازل أو يبيع أو يرهن أو يسمح باحتلال أي جزء من أراضيه في مسقط أو عُمان أو في أي من ملحقاتها لغير الحكومة البريطانية، وكان الدافع لعقد هذه الاتفاقية خشية بريطانيا من زيادة المنافسة الفرنسية والروسية في الخليج العربي، للاطلاع على نص هاتين الاتفاقيتين والظروف التي أدت إلى عقد هذه الاتفاقيات، انظر: درويش، 1982م، ص ص 199 - 211؛ 213 - 214؛ جمال، مج 2، 1997م، ص ص 518، 424 - 530.

*R.O., Vol.2, R/15/6/110.P192; Whigham, 1903, p20; Aitchison, Vol. xl. 1909, pp79-86.*

3. أسرة البو سعدي: تنتسب هذه الأسرة إلى قبيلة الأزدي، ويعتبر أحمد بن سعيد البوسعيدي الذي كان والي صحار في العهد العربي مؤسس هذه الأسرة التي حكمت عُمان منذ 1741م إثر نجاحه في طرد الفرس من عُمان، وإنهاء حكم اليعاربة وحتى يومنا هذا، للمزيد عن هذه الأسرة وأهم سلاطينها، انظر: درويش، 1982م، ص ص 69 - 104؛ جابر، 1994م؛ حمودي، 2009م، ص ص 203 - 294؛ بن زريق، 2007م، لاندن، (د.ت)، ص ص 97 - 343.

4. للمزيد عن الدور البريطاني في تقسيم امبرطورية عُمان إلى كل من سلطنتي: زنجبار وعُمان، انظر: درويش، 1982م، ص ص 194 - 195؛ القاسمي، 2010م.

(R.O., Vol.2, R/15/6/110.P201)

(R.O., Vol.2, R/15/6/110.P201)

7. جبل عمق: يقع على بعد 13 ميلاً قبالة الشاطئ غرب الجزيرة عند نقطة التقاء دائرة عرض 21 20 شمالاً مع خط طول 58 55 شرقاً، للمزيد انظر: R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, pp166-167.

8. جبل مزروب: يظهر في الخرائط كجبل ويلفظ مدروب خطأ؛ لذلك ينبغي أن يقرأ مَزْرُوب، انظر: R.O., Vol.2, R/15/6/87, February 1934, P165.

9. خور كاوي في خليج صَوْقَرَة: يبلغ عرضه حوالي نصف ميل، وطوله حوالي 800 - 1000 ياردة، ويمكن لقوارب صغيرة أن تدخل لكن بصعوبة، ويتألف القاع من مرجان بارز يتخلل الرمال؛ مما يشكل خطراً على القوارب التي تعمل بمحرك. إن أرض الشاطئ رملية ومغطاة بمختلف الأعشاب والشجيرات القصيرة (على سبيل المثال جَيْسَب وَعَصَل وَصَعَب) التي تشكل مرعى جيد نسبياً للجمال، ولا يوجد سوى بعض الصيادين من الجنبية يتجمعوا هناك من كل مكان، والذين يجلبون ماء الشرب معهم. ورأت البعثة البريطانية عام 1934م أن هناك إمكانية لإزالة الأشربة الوعرة في بعض الأماكن لتأسيس مهبط؛ لأغراض الهبوط الاضطراري، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February 1934. P167-168.
10. الجنبية: يبلغ تعدادهم نحو 3500 رجل، يتوزعون جنوب ديار بوعلي، وهم قبيلة كبيرة، سنية، غافرية، بدوية أمامية، خاضعة للإمام خضوعاً غير تام، انقسمت القبيلة إلى قسمين: غربي وهم بدو وشرقي استقر جزئياً، واشتغلت القبيلة بالملاحة والحياة الحضرية، والباقي يستوطن جزيرة مصيرة، وزعيمهم خلال فترة الدراسة جاسر بن حمود، ويعتمدون على صيد السمك أو الرعي، للمزيد انظر: ولستد، 2002، ص ص 61 - 70؛ رنس، 2003، ص ص 131 - 134.
11. (R.O.,Vol.2,R/15/6/89, 8th May,1930, p145.)
12. وهناك تقسيم آخر للسكان؛ فقد كان سكان الجزيرة مزيج متجانس؛ حيث كانت غالبيتهم من البدو، والعديد منهم من السلالة السوداء النقية، وتم تصنيفهم محلياً على الشكل التالي: البدو: يتكلمون اللغة العربية، وهم الأكثر عدداً، وأهل صور؛ وهم من صور ويتكلمون لهجة صور، وأهل مسقط: يتكلمون اللهجة المسقطية، والزاديين ((Zadis وهم من الدياحنة، شعورهم طويلة، وملابسهم صيرة (التنورة)، وأهل محوت، وهم من قرية محوت، ويلبسون مثل أهل صور، ويتكلمون العربية المعتادة، الادده(ADIDS) يشبهون الزاديين، والأثيوبيون، وشعرهم اسود مجعد، وهم من المسلمين، للمزيد انظر: R.O.,Vol.2, R/15/6/313,10th February1939, pp178-179.
13. وهؤلاء شيوخ الجزيرة هم: عبد الله بن خميس الطريفي (فوارس) في صور، سالم بن سعيد قرمشي (فوارس) من دوا، وحמיד بن راشد الفارسي، وجمعة بن حمد بهيري(أرما) من سفانج، وخميس بن سالم مشامي (فوارس) من خلوف، وكان عبد الله بن خميس أحد الوسطاء الذين رافقوا بعثة فويل في آذار- نيسان 1931م إلى الجزيرة من صور، وبدا للبعثة أن حمد بن علي، وإن لم يكن رئيساً فإنه كان يتبنى وجهة نظر أكثر عقلانية وأوسع أفقاً للأمور بشكل عام من زملائه؛ لذلك رأت البعثة بأنه قد يكون وسيطاً مفيداً في المناسبات المستقبلية، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/89,4 April 1931, pp156.
14. كان يبلغ من العمر 35 سنة عام 1939م، وهو شيخ مصيرة بالوراثة؛ ويعيش على البر العُماني في الغالب، ولديه أملاك في صور، وكانت نقطة ضعفه أنه غير محبوب من الجميع، وحتى من قبل جنوده؛ لأنه شخص فض وقاسي ويعامل زوجاته الخمس معاملة سيئة، وكان شاذاً؛ لذلك لم يكن مسلماً جيداً، وعلاوة على ما سبق كان رجلاً محتكراً؛ يحتكر تجارة سمك القرش، ويفرض الأسعار غير العادلة التي يتوجب على سكان الجزيرة قبولها، وهو شخصية ضعيفة، ولا يقبل نصيحة احد، وكان الشيخ يحتقر أتباعه، لأنه يعتقد أن القسوة والوحشية هي اللغة التي يستطيعون فهمها، وعلى الرغم من ولاءه لسلطان مسقط، إلا أن ولاءه أكثر لإمام عُمان؛ لأنه يعتبره أعلى من السلطان، ويرى السلطان خاضعاً للبريطانيين. ولا يزور
- الشيخ الجزيرة إلا مرة واحدة تقريباً كل سنة، ويقوم بالتجارة مع مدن عدة هي: بومباي، كراتشي، صور، مسقط، المكلا، عدن، والساحل العربي. للمزيد انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/313, 10th February 1939. pp177-178.
15. تم جمع معظم المعلومات عن قرى جزيرة مصيرة من خلال الشيخ سالم بن ناصر الجعلاني حينما كان يرافق البعثة البريطانية بقيادة شلنجر على الساحل الشرقي، وتجولت البعثة حول أقصى نقطة جنوبية (رأس أبو رصاص) إلى أقصى الشمال عند نقطة مقابل قرية أم رصيص خلال شهر شباط 1939م، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February 1934. P165
16. حقل: قرية تقع على الساحل الجنوبي عند نقطة التقاء التلال الشمالية بالسهل، وهي قرية صغيرة للصيد، وتحصل على المياه من الآبار الضحلة على الشاطئ، ويقع جنوب هذه القرية على بعد ثلاثة أميال خور صغير معروف باسم خور زمة، والذي يمكن أن يستوعب قوارب الصيد الصغيرة، للمزيد انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February 1934.p165.
17. كالبان: تقع على الساحل الغربي من الجزيرة، على بعد حوالي 5 أميال إلى الشمال من أم رصيص، ويتدفق الماء إليها جيداً؛ كونها متداخلة بالبحر، ويقع شمالها على بعد تسعة أميال تل مخروطي بارز معروف باسم جاران، وهناك قرية صغيرة لها نفس الاسم تتكون من 8 بيوت على بعد حوالي ميل جنوب غرب هذا التل، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February 1934.p165.
18. صور مصيرة: تقع على بعد ثمانية أميال جنوب قرية أم رصيص، وتتميز بوفرة مياهها، وبعض أشجار النخيل وأشجار أخرى، وتضم القرية نحو 15 أسرة، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February 1934.p165-166.
19. تقع في الشمال الغربي لها قناة تحمل نفس الاسم، وعثر البريطانيون على مرسى للزوارق على مسافة 25 دقيقة شمال غرب القرية في ماء ضحل؛ حيث يمكن للقوارب الاقتراب بحذر إلى داخل 80 - 100 ياردة من الشاطئ، وتتكون من بيت حجري كبير، ملكا للشيخ الراحل منصور بن ناصر مجعلي، ومسجد حجري كبير، وكوخ مرجاني صغير مكون من غرفتين يحتوي على مستودع بترول للقوات الجوية الملكية، واثني عشر كوخاً من سعف النخيل، ويعيش هناك الشيخ خميس بن هلال شيخ الجزيرة، وتسمى التلال الواقعة شرق أم رصيص بجبال سفانج. وزعيمها صالح بن سعيد، ورأى طبيب بعثة شلنجر أنه شخص مغفل تماماً، وهناك شك بأن زعماء القرى الصغيرة الأخرى هم من نفس الفئة، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87,February1939,pp166; R.O.,Vol.2,R/15/6/113,10th February1939, pp177.
20. شعاف: تقع على بعد 3 أميال شمال أم رصيص وتضم أكواخ قليلة من سعف النخيل، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February1939, p166.
21. R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February1939, pp166;R.O.,Vol.2,R/15/6/313,10th February1939, p176.
22. لا توجد قرية جازر كما هو مبين في الخريطة، ولكن هناك اسم رُق الجازر التي تنطبق على المنطقة بأكملها التي يوجد فيها خليج صوقرة، انظر: R.O.,Vol.2,R/15/6/87, February1939, p168.
23. R.O.,Vol.2,R/15/6/313,10th February1939, p177))



واسعة في مصيرة، للمزيد انظر: فيليبس، 1983م، ص ص 185 – 201،  
R.Q.,Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p158. ..207

44. قبيلة بو علي: يرجع نسب بو علي إلى نجد، ويعتقدون المذهب الأباظي، إلا أنهم تحولوا إلى المذهب الوهابي عام 1811م، ولم يستطع الإمام التغلب عليهم إلا بتدخل بريطانيا عقب 1820 بتهمة القرصنة، وهم انقياء النسب، لا يختلطون بغيرهم من القبائل، للمزيد انظر: ولستد، 2002م، ص ص 53 – 59. R.O., Vol. 2. p138.

45. الدولار: كان يستخدم دولار ماريا تريزا نسبة إلى الملكة ماريا تريزا التي حكمت النمسا وهنغاريا وبوهيميا، أو ما يسمى بالريال الفرنسي عند أهالي المنطقة، وهو من الفضة، وكان يستخدم في التجارة العالمية، ومعروف في الخليج وشرق آسيا وأوروبا في تلك الفترة، ويعادل شلنا إنجليزية أو ما يقارب (1.4) روبية، أو 3 قروش عثمانية، وقد سك دولار ماريا تريزا منذ 1780م، للمزيد انظر: لوريمر، (14 جزء)، ج 2، 1970م، ص ص 850-851؛ أبو علي، 1986م، ص 375 : www. coins4arab.com; Arab numismatics,(2017) from: https://www.facebook.com.

46. قدّم الشيخ خميس في 7 كانون أول 1933م مطالبة مالية له بقيمة 238 دولار معلقة منذ شهر شباط 1933م تتعلق بالنفقات الخاصة ببنتين المهبط وتفريغ الوقود في جزيرة مصيرة، التي شكلت موضوع مراسلات كثيرة؛ فنصح الوكيل السياسي البريطاني في مسقط العمل على حلها وتسوية هذه الحسابات دون تأخير؛ نظرا لنفوذ الشيخ خميس هناك والنفع المحتمل منه في ضوء التطور المستقبلي لطريق عدن، لا سيما أنه كان العامل الرئيسي الذي أسهم في نجاح الاستطلاع الأخير الذي انتهى دون وقوع حوادث؛ حيث سيتم الاعتماد في المستقبل كثيراً على حسن النية لمثل هؤلاء الأشخاص من أصحاب النفوذ. خاصة وأن بريمر رأى أن مطالبة الشيخ محقة ومدعمة بحقائق معروفة؛ فقد كان نزول أول دورية للتزود في مصيرة فكرة جديدة للسكان المحليين، فضلا عن أن فكرة تأسيس مستودع للطائرات بدت تهديدا لاستقلالهم، وملأتهم بالرعب؛ حيث لم يتم إبرام اتفاق فيما يتعلق بالنقل (أجرة الحمالة والعائلة) قبل إرسال الشحنة؛ لأنه لم يكن سوى التهديدات والتلق، والتوزيع الليبرالي للهبات وقت عقد الاتفاق، فيما اقنع الشيخ خميس أهل الجزيرة لقبول الوضع وإنزال البنزين؛ لذلك رأى الوكيل البريطاني أن يُعهد بالمسألة إلى مندوب السلطان للتحكيم، وبعد تحقيق كبير ومتاعب حُفِّضَ المبلغ حتى 170 دولار؛ حيث دفعه الوكيل البريطاني في مسقط للشيخ خميس، للمزيد انظر: R.O., Vol.,2. R/15/6/87, 9th April 1934,p169.

47. للاطلاع على هذه المعلومات التي جمعتها البعثة، انظر: R.O., Vol.,2.R/15/6/313, 10th February 1939, pp175-179.

48. نص الإعلان الأنجلو فرنسي في 21 آذار 1862 على أهمية محافظة بريطانيا العظمى وفرنسا على استقلال سلطان مسقط وسلطان زنجبار، والسبب في إصدار هذا الإعلان هو خشية فرنسا أن تنفرد بريطانيا في النفوذ في عُمان وزنجبار بعد أن تمكنت بريطانيا من فصلهما عام 1861م، للاطلاع على نص هذا التصريح والظروف التي قادت إليه، انظر: قاسم، 1997م، ص ص 109 – 110؛ درويش، 1982م، ص ص 123، 138 – 139. R. O.,Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188;

49. للاطلاع على نص هذه الاتفاقية انظر: هامش رقم 2 من هذه الهوامش.

- زيارة الطائرات المائية من عدن، وضرورة أن يتم تحميل الوقود اللازم في بعض السفن مثل: لورنس التي يمكن أن تكون بمثابة قاعدة عائمة.

- زيارة الطائرات المائية من العراق؛ فإذا تم وضع إمدادات الوقود في خور جيرمة فإن القوارب سيكون لديها الوقود الكافي للسفر إلى جزيرة مصيرة والعودة إلى خور جيرمة.

- الحصول على عربة عجالات عائمة لواحد من القوارب الشراعية التي ستخصص قريبا لهذا الأمر، وأن يُحمل قارب على عوامات في إحدى السفن البريطانية.

- توفير سفينة بريطانية واحدة لمثل هذه الزيارة؛ بحيث يسمح برنامجها أن تمضي أياماً عديدة في محيط مصيرة، وخلال زيارة الطائرات يمكن الاضطلاع بما يلي:

- استطلاع الجزيرة عن طريق الجو؛ للتأكد من إمكانية بناء مهبط مناسب، يليه استطلاع أرضي لأي موقع مناسب موجود.

- استطلاع مدخل أم رصيص؛ للتأكد من ملاءمته كمرسى للطائرات المائية.

- إقامة اتصال مع شيخ الجزيرة بعد الالتقاء به في البر العُماني؛ حيث إن الصعوبات التي تعترض سبيل إنشاء مهبط ومرسى طائرات مائية في البر الرئيسي لم تكن كبيرة جداً كما هو الحال على الجزيرة.

- R.O., Vol.,2 , R/15/6/89, 12 May 1930, p149.

37. صور: مدينة تجارية هامة تقع على الساحل في المنطقة الشرقية غربي رأس الحد، وهي ميناء منطقة جعلان، ولها ميناء جيد تعمل فيه 300 بغلة من أحجام مختلفة، ويتاجرون مع الهند والخليج وأفريقيا وبحر العرب، وكانت سلطة السلطان هناك أسمية، للمزيد انظر: ولستد، 2002م، ص ص 43 – 51؛ درويش، 1982م، ص 29.

38. (( R.O., Vol.,2 , R/15/6/89, 12 May 1930, p152.

39. الحكّمان: قبيلة صغيرة جداً من البدو، ينسب اسمها إلى بر الحكمان، وهو لسان من الساحل يقع مقابل مصيرة، وقد اختلطوا بالجنية، ونزح بعضهم إلى منطقة نفوذ آل وهيبة، أو بني بو علي؛ لذلك أخذت القبيلة تفقد طابعها الخاص، وكانوا على علاقة طيبة مع حاكم أبو ظبي، للمزيد انظر: Rins, 2003,p153.

40. وجّه فويل الدعوة الأولى بعد ظهر اليوم السابق دون أن يليي الدعوة أحد من السكان.

41. R.O.,Vol.2, R/15/6/89, 4 April 1931, p155.

42. السلطان سعيد بن تيمور: تسلم السلطة بعد تنازل والده له عنها عام 1932م؛ لأسباب صحية، فضلاً عن تدهور الوضع الاقتصادي؛ بسبب الكساد العالمي الكبير آنذاك، وظل في السلطة حتى 1970م، وتمكن خلال عهده من حسم مسألة البريمي عام 1954م، والقضاء على تمرد الجبل الأخضر 1957-1959م، وفي عهده حصل البريطانيون على تسهيلات واسعة في مصيرة، للمزيد انظر: فيليبس، 1983م، ص ص 201-185، ..207

43. السلطان سعيد بن تيمور: تسلم السلطة بعد تنازل والده له عنها عام 1932م؛ لأسباب صحية، فضلاً عن تدهور الوضع الاقتصادي؛ بسبب الكساد العالمي الكبير آنذاك، وظل في السلطة حتى 1970م، وتمكن خلال عهده من حسم مسألة البريمي عام 1954م، والقضاء على تمرد الجبل الأخضر 1957 – 1959م، وفي عهده حصل البريطانيون على تسهيلات

- مع شركة النفط؛ لتأكيد حقوقهم التي منحهم إياها السلطان في الجزيرة.
- أما فيما يتعلق بالنقطة الثانية فان المادة 7 من الاتفاقية العامة المؤرخة 27 أيلول 1938م بين الحكومة البريطانية وشركة تطوير البترول (عُمان ولفار) المساهمة المحدودة تنص على « لا شيء في اتفاقيات الامتياز بين الشركة والسلطان يعطي الشركة الحق باستخدام أو امتلاك أي موقع يتم اختياره من قبل السلطان أو أي شخص مفوض من قبل السلطان لغايات دفاعية؛ لبناء مطار أو قواعد للطائرات...» .
- ويقدر ما تعلق الأمر بالاستئجار فان المادة (1/ب) من اتفاقية الشركة مع السلطان بتاريخ 24 حزيران 1937م تقرأ على النحو التالي " للسلطان الحق في منح عقد الإيجار لآخرين أو السماح بحقوق السطح لمنطقة، أو مناطق؛ لإغراض بناء مطار وتوابعه سواء للطائرات أو طائرات مائية"، انظر: R. O., Vol.2, R/15/6/110, 4th July, 1944, p197
56. جزر الدندنغز: جزر تتبع لولاية بيراك الماليزية، حيث تنازل سلطان بيراك عن هذه الجزر لبريطانيا عام 1934م، انظر: Manjung District, (n.d) from: <https://translate.google.com/#la/ar/Manjung-District%0AFrom-Wikipedia>.
57. ملاحظة: لا يتم إعطاء وحدة كمية، ولكن من المفترض أن الأرقام الواردة في الغالون، انظر: R.O., Vol.2.R/15/6/92, 6th March 1948, p208.
- ### قائمة المصادر والمراجع
- #### المصادر العربية والمترجمة
- ابن رزيق، حميد بن محمد (ت 1274هـ. تحقيق: عبد الرحمن بن سليمان السالمي). (2007م). السيرة الجلية (سعد السعود البوسعيدية)، (د.م): (د.ن).
- الريحاني، أمين. (1951م). ملوك العرب، ج2، بيروت: (د.ن).
- شركة الزيت العربية الأمريكية. عُمان والساحل الجنوبي الفارسي، القاهرة: مطبعة مصر.
- لوريمر، جون جوردون (1868 - 1914م). (1970م). دليل الخليج، القسم الجغرافي، (14 جزء)، ج2، مكتب أمير دولة قطر: قسم الترجمة، الدوحة.
- جابر، فاضل محمد عبد الحسين. (1994م). عُمان في عهد الإمام أحمد بن سعيد (1744 - 1783م)، ط2، سلطنة عُمان: مسقط، وزارة الإعلام.
- الحاج، ماجد. (الأحد 2 صفر 1439/22 تشرين أول 2017م). سفينة البغلة، صحيفة الاتحاد.
- حراز، السيد رجب. (1971م). بريطانيا وشرق أفريقيا الاستعمار والاستقلال، القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية.
- حمودي، هادي حسن. (2009م). ط1، تأملات في التاريخ السياسي العُماني، بيروت: بيت العلم.
- درويش، مديحة أحمد. (1982م). سلطنة مسقط في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ط1، جدة: دار الشروق للنشر والتوزيع والطباعة.
- رنس، جورج. (2003م). عُمان والساحل الجنوبي للخليج الفارسي، ط1، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية.
- فيليبس، وندل. (1983م). تاريخ عُمان، ط2، سلطنة عُمان: وزارة التراث القومي والثقافة.
50. ميناء جوادر: تقع على بحر العرب في مقاطعة بلوشستان في باكستان، خضع لسلطنة عُمان منذ 1794م حتى منتصف القرن العشرين؛ حيث عاد لباكستان، انظر: [Gwadar port,\(n.d\) from: https://ar.wikipedia.org/wiki](https://ar.wikipedia.org/wiki/Gwadar_port,(n.d)).
51. لُخ: هي وحدة من العملة الهندية المستخدمة ويساوي اللخ الواحد تقريبا 100000 روبية، انظر: [Lakh, \(n.d\)from: https://en.wikipedia.org/wiki/Lakh](https://en.wikipedia.org/wiki/Lakh,(n.d))
52. أرسلت حكومة الهند إلى المقيم السياسي في الخليج العربي في 11 شباط 1944م برقية اعتماداً على رسالة وزارة الطيران بتاريخ 25 كانون الثاني حول موضوع الشراء المقترح أو استئجار جزيرة مصيرة، وتم توزيع نسخ سابقا لهذه البرقيات إلى وزارة الطيران وغيرها من الوزارات المهمة، انظر: R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188.
53. وقع عام 1899م نزاع بين البريطانيين والفرنسيين؛ نتيجة تأجير سلطان مسقط محطة للفحم الحجري في منطقة ميناء غيصة الواقع على بعد 5 كم جنوب شرق مسقط للحكومة الفرنسية، فهددت الحكومة البريطانية مسقط بالقصف إذا لم تلغ ذلك الامتياز فيما يعرف بحادثة بندر غيصة؛ لأنه لم يكن متسقاً مع اتفاقية 1891م، واتخذ وزير الخارجية للورد سالسبيري (SALISBURY) في محادثاته مع السفير الفرنسي حول هذا النزاع موقفاً مفاده استحالة أن يقوم السلطان بتأجير أي جزء من أراضيه لأي سلطة باعتبارها دولة ذات سيادة حسب معاهدة 1862، الأمر الذي استغلته فرنسا في معارضة أي امتيازات بريطانيا داخل مسقط على اعتبار أنه مخالف للتصريح المشترك الذي يضمن استقلال مسقط، للمزيد انظر: قاسم، 1997م، مج 2، ص ص 430 - 437؛ شركة الزيت العربية الأمريكية، 1951م، ص 65؛ R. O., Vol.2, R/15/6/110, 21st March 1944, p188; Wilson, 1928, pp239-240; Fraser, 1911, p87; Philby, Saudi Arabia, pp166-167.
54. اعتبرت بريطانيا الامتيازات التي حصلت عليها شركة أرامكو في شرق السعودية منافسة لشركة نفط العراق التي يملكها بريطانيون، غير أن الشركة البريطانية استطاعت دفاعاً عن مركزها وبتأييد من الحكومة البريطانية تحريض شركات نفط متفرعة عنها تحت اسم شركة تنمية بترول (عُمان ولفار) المحدودة بالحصول على امتياز للتنقيب عن النفط وإنتاجه ونقله في عُمان نفسها 1937م، ومدة الامتياز 70 عاماً، ويشمل عقد الامتيازات الذي وقعه السلطان سعيد بن تيمور عام 1937م كلا من أراضي السلطنة والإمامة، كما يشمل أيضاً مقاطعة ظفار التي انتقلت حقوق امتيازها فيما بعد إلى شركة أمريكية هي شركة ظفار التي انتقلت حقوق امتيازها أيضاً إلى شركة ظفار سيتي كمبني انكوربوريشن التي تشاركها في الملكية مؤسسة ريتشيفيلد للنفط، للمزيد انظر: لاندن، (د.ت)، ص ص 361، 367 - 368.
55. فيما يتعلق بالنقطة الأولى، المنطقة المستأجرة امتياز محدود معرف في الفقرة a/ من اتفاقية الشركة مع السلطان بتاريخ 24 حزيران 1927م بأن سلطنة مسقط وعُمان تتضمن كل الجزر والمياه الإقليمية التي تقع هناك باستثناء جوادر. وبما أن جزيرة مصيره تشكل جزءاً من المنطقة المؤجرة والممنوحة للشركة من قبل السلطان، فإن وزارة الهند ترى أن بيع الجزيرة لبريطانيا لن يؤثر على الامتياز، وأن الشركة ستبقى صاحبة الحق لممارسة حقوقها بموجب هذا الاتفاق. وفي حال تقرر ترك حقوق الملكية النفطية للسلطان فلا بد من إدراج جملة في الاتفاقية المرتبطة بالبيع. أما إذا كان البريطانيون سيأخذون الامتيازات فعليهم عقد اتفاقية جديدة

## Published British Documents

- *Records of Oman 1867-1947*. (1988). Selected and edited by R.W. Baily CMG, Volume 5, Territorial Affairs, 2, Chapter 19:
- Introduction, Masira Island, (N.D).
- R/15/6/36, (6th December 1877), Description of the island by Robertson, 6th December 1877, Extract from Muscat prices 1867-1892, Report by Me Robertson.
- (1904-1906), Murder of Captain and 16 Officers and men of the S.S. Baron Inverdale, 1904, Residency and Muscat Political Agency For The Year 1904-1906 .
- R/15/6/89, (8th May, 1930), Visit of Lt. Col. F.C. Lake, political officer; description of the island, The Residency, Adan, Notes on journey of H.M.I.S. Lawrence to Masirah Island.
- R/15/6/89, (12 May 1930), H.Q. British Forces, ADean, Squadron Leader, Air Staff. S.L. Betts, Report of Visits to Masira, Merbat, Salalah, Qishn and Bal Haf In H.M.I.S. Lawrence".
- R/15/6/89, (4 April 1931), Visits by Major T.C. Fowle, Possibility of use as a flying boat Landing Place, 1931, Political Agency & H.B.M.'s Consulate, Muscat, From Major T.C. Fowle, C.B.E., Political Agent & H.B.M.'s Consul, Muscat to the Hon'ble Lt. Colonel H.V. Biscoe, Political Resident in the Persian Gulf, Bushier.
- R/15/6/89, (31st May 1932) Sultan Said gives Permission for Royal Air Force to undertake reconnaissance, 1934, the Political Agency H.B.M.'s Consulate, Muscat.
- from Lieut. Colonel T. Fowl, C.B.E., Political Agent & M.M.'s Consul, Muscat. To the hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf, Bushier.
- R/15/6/89, (26 November, 1932) Financial Adviser's Office, Muscat State, Muscat, Captain. Major C.E.U. Bremner, political Agent & H.B.M.'s Consul, Muscat.
- R/15/6/87, (9th April 1934) 1934, Information concerning the Island of Masira gathered from sheikh salim bin Nasir, Majali, whilst cruising down the East coast, round the most southerly point (Ras Abu Rasas) and thence North to a point the village of Umm Rasais during February 1934.
- R/15/6/87, (9th April 1934), from Major C.E.U. Bramner. Political Agent And H. B. N.'S Consul, Muscat, to The Group Captain, Commanding, 203(F.B) Squadron, Royal Air Force, Basrah. British Agency and Consulate. Muscat, Subject-Refueling Dump at Masirah Island.
- R/15/6/313, (10th February 1939), Visit by H.M.S. Challenger at sea, 1939.
- R/15/6/110, (N.D), Request for facilities by United States Army Air Force, 1942, Note on American stone buildings at Masira and Salalah.
- R/15/6/110, (17th February 1944), Telegram S, From Political Resident, Bushier, to Political Agent, Muscat, No. 396, R.A.F. facilities on Masira and possible use after the war, 1944-1948.
- R/15/6/110, (20th February 1944), Telegram S from Political Agent, Muscat, to Political Resident, Bushier, No. C/298.
- R/15/6/110, 81/26, ( 3rd March 1944), Telegram S (Pad), from Political Resident, Bushier to Secretary of State for India, London. No. 525.
- R/15/6/110, 81/26, (11th March 1944), Telegram S (Pad) from Government: of India, New Delhi to India Office, London, No. 2758.
- R/15/6/110, (21st March 1944), India Office, Whitehall, London, S.W.I. secret, from R. Peel, India Office to M.J. Dean, Air Ministry.
- R/15/6/110, (17th August, 1944), Telegram S, from India Office, London to Political Resident, Bushier, Dated 30th April 1944.

- قاسم، جمال قاسم. (1983م). تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر (1840 - 1914م)، القاهرة: دار الفكر.
- طهوب، فائق حمدي. (1983م). تاريخ البحرين السياسي (1783 - 1870م)، الكويت: ذات لسلاسل.
- أبو عليّة، عبد الفتاح حسن. (1986م). دراسات في تاريخ الجزيرة العربية الحديث والمعاصر، الرياض: دار المريخ.
- قاسم، جمال زكريا. (1997م). تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر (1840 - 1914)، (مجلدان)، مج2، القاهرة: دار الفكر العربي.
- القاسمي، سلطان بن محمد. (2010م). تقسيم الامبرطورية العُمانية، ط4، المشاركة: منشورات القاسمي.
- ولستد، جيمس ريموند. (2002م). تاريخ عُمان رحلة في شبه الجزيرة العربية، ط1، ترجمه عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، بيروت: دار الساقية.
- لاندن، روبرت. (د.ت). عُمان منذ 1856م مسيرا ومصيرا، ترجمة محمد أمين عبد الله، (د.م): (د.ن).

## Arab Sources

- Ibn Ruzig, Hamid Bin Mohammad (1274H), (2007). investigation: Abdel Rahman Bin Suliman Al salmi, Al Sirah Al jaliah, (N.P).
- Arab American Company for Oil. (1951). Oman and South Persian Coast, Cairo: Press of Egypt.
- Lorimer, John Jordan (1868-1914). Gulf Guide. (1970). Geographical Section, (14 parts), p2, Prince of Qatar Office, translation section, Doha.
- Arabic and translated references
- Jaber, Fadel Mohammad Abdel Hussien. (1994). Oman in the rule o f Al Emam Ahmad Bin Said (1744-1783), E2, Oman, Muscat: Ministry of information.
- Al Haj, Majed: (Sunday 2 Safar 1439/ 22 October 2017). Mule ship, Al Ethad newspaper.
- Haraz, Al said Rajab. (1971). Britain and east Africa Colonialism and independence, E1, Cairo: research and Arab Studies institute.
- Hamodi, Hadi Hasan. (2009). Reflections on Omani Political History, Beirut: house of science.
- Darwish, Madiha Ahmad. 1982. Sultanate of Muscat in the eighteenth and nineteenth Centuries, E1, Jeddah Dar Al shurug for publishing distribution and Printing.
- Rance, George. (2003). Oman and South Coast for Persian Gulf, E1, Cairo: Religious Culture Library.
- Philips, Wendell. (1983). History of Oman, Sultanate of Oman, F2, Ministry of National Heritage and Culture.
- Tahbob, Faiq Hamdi. (1983). The history of Political Bahrain (1783- 1870), Kuwait: That Al Salasel.
- Abo Alia, Abdel - Fatah Hassan. (1986). Studies in the Modern and Contemporary history of the Arabian Peninsula, Riyadh: Mars house.
- Qasem, Jamal Zakaria. (1997). Modern and Contemporary of Arabian Gulf (1840-1914), (tow Volumes), Cairo, Dar Al Feker.
- Al Qasmi, Sultan Bin Mohmmad. (2010). The division of the Omani Empire, E4, Shargah: Al Qasmi Publications.
- Walisted, James Raymond: (2002). History of Oman trip in the Arabian Peninsula, E1, translated by Abdel Aziz Abdel Ghani Ibrahim, Beirut: Al Saqi Dar.
- Landan, Robert. (N.D) Oman since 1856 path and Fate, translated by Mohammad Amin Abdullah, (N.P): (N.P).

- R/15/6/110, (10th May 1944), Telegram S(Pad), From Political Resident, Bushier, to India Office, London, No. 1147.
- R/15/6/110, (N.D), Note by External Department. India Office, Proposed acquisition of Permanent facilities for the R.A.F. on Masira Island.
- R/15/6/110, (N.D), Note by Legal Adviser, India Office.
- R/15/6/110, (4th July, 1944), India Office ( R. Peel) to The Hon. M.D. Bridgeman, Ministry of Fuel & Power, (Petroleum Division .
- R /15/6/110,(17th August, 1944)Telegram S(Pad),from India Office( R.Peel), London, to Political Resident at Shiraz,( Prior)Repeated Government of India, New Delhi, No. 18122 .
- R/15/6/110, (N.D), Geological and Geophysical water Reconnaissance, Masira Island.
- R/15/6/110,R/15/6/110,(11th March, 1945), Telegram: S(Pa),from Political Agent, Muscat, to Political Resident at Bahrain, No S.373.
- R15/6/92, (28th October 1947), Telegram from Political Agent, Muscat to Commonwealth Relations Office, London, No. C 458 .
- R/15/6/92, (6th March 1948), Letter from the British Consul (NCJ), Muscat to Highness Said bin Taimur, Sultan of Muscat & Oman, Muscat, No. C 132/2/15 .

### **Foreign References**

- Aitchison, C.(1909). A collection of Treaties Engagement an Sanads relating to India and Neighbouring countries (Vol.xI), Calcutta .
- Fraser,L.( 1911). India under Curzon and after, London.
- Kelly, J. (1965). Britain and the Persian Gulf, London.
- Philpy, H.( 1968). Lebanon.
- Ruete, R.(1929). Said Bin Sultan (Ruler of Oman and Zanzibar” His Place in the History of Arabia & East Africa, London.
- Whigham, N.( 1903). the Persian problem, London.
- Wilson, A.(1928). The Persian Gulf, A Historical Sketch from the Earliest Times to the Beginning of the Twentieth Century, London.
- Winder, R.(1965) . Saudi Arabia in the Nineteenth the Century, New York.

### **Fourth: Web sites**

- Arab numismatics, (2017) from: <https://www.facebook.com>.
- Cable, (N.D), from: [https://en.wikipedia.org/wiki/Cable\\_length](https://en.wikipedia.org/wiki/Cable_length).
- Gwadar port, (N.D), from: <https://ar.wikipedia.org/wiki>.
- Lakh, (n.d)from: <https://en.wikipedia.org/wiki/Lakh>
- Manjung District, (N.D),from: [https://translate.google.com/#la/ar/Manjung\\_District%0AFrom\\_Wikipedia](https://translate.google.com/#la/ar/Manjung_District%0AFrom_Wikipedia).
- Qamah, (N.D), from: <https://ar.wikipedia.org/wiki>.
- Taerah maeaha, (N.D), from: <https://www.marefa.org>.